٢٥٦

تاريخ المصريين

بمناسبة مرور خمسين عامًا على حرب السويس

قناة السويس

والأطماع الاستعمارية الدولية

دكتور السيد حسين جلال

رئيس مجلس الادارة

د. ناصر الأنصارى

رئيس التحرير

د. عبد العظيم رمضان

مديرا التحرير

محمود الجزار

هنـــاء عمــر

تصدر عن

الهيئة المصرية العامة للكتاب

قناة السويس
والأطماع الاستعمارية الدولية

دكتور السيد حسين جلال

الهيئة المصرية العامة للكتاب

جلال ، السيد حسين
قناة السويس والأطماع الاستعمارية الدولية / السيد حسين جلال . ـ القاهرة : الهيئة المصرية العامة للكتاب، ٢٠٠٦.
٧٠٨ ص ؛ ٢٠ سم.
تدمك ٩ ٥٠١ ٤١٩ ٩٧٧
١ ـ قناة السويس ـ تاريخ
٢ ـ مصر ـ تاريخ ـ العصر الحديث ـ الاحتلال البريطانى ١٨٨٢ ـ ١٩٥٦
(أ) العنوان :
رقم الإيداع بدار الكتب ٢٢٧١٦/ ٢٠٠٦
I.S.B.N 977 - 419 - 501 - 9
ديوى ٩٦٢,٠٤٢
الإخراج الفنى
ماجدة البنا

تقديم

يسرنى أن أقدم للقارئ العزيز هذا الكتاب عن قناة السويس فى هذه الفترة الزمنية والتى تواكب مرور خمسين عام على تأميم القناة وحرب السويس. والكتاب للدكتور السيد حسين جلال والذى حصل بهذا العمل على رسالة الماجستير من جامعة الأسكندرية عام ١٩٧٥ بتقدير ممتاز وقد حصلت هذه الرسالة على جائزة الدكتور شفيق غربال من (الجمعية المصرية للدراسات التاريخية).

الكتاب يتناول موضوع قناة السويس منذ افتتاحها كواحد من أكبر المشاريع العالمية التى تلبى إحتياجات العصر لنقل التجارة بين الشرق والغرب والهجمات الاستعمارية التى تعرضت لها مصر خلال القرن التاسع عشر فكانت الأولى فى مطلع هذا القرن (١٨٠١) إبان الحملة الفرنسية. والثانية (١٨٠٧) والمعروفة بحملة فريزر. ثم جاءت الهجمة الثالثة عام (١٨٨٢) وقد كانت أكثر خطرًا وأرسخ قدمًا عن طريق الاستعمار البريطانى.

وبعد أن استردت مصر سيادتها وحقوقها على قناة السويس (١٩٥٦) خاضت مصر ثلاثة حروب ضارية على مدى سبعة عشر عاما كاملة (١٩٥٦ ـ ١٩٦٧ ـ ١٩٧٣) دارت كلها حول قناة السويس.

ثم تبع المؤلف هذا الرسالة بدراسة أخرى توضح حقيقة الأطماع الاستعمارية للدول البحرية الكبرى وأهدافها وخططها من خلال مشاريع هندسية كبرى لشق طريق بديل للتجارة مع الشرق.

وأخيرًا بعد هذا الكتاب قيمة ثرية عن قناة السويس على مدى فترة زمنية كبيرة اعتمد فيها المؤلف على عدد ضخم من المصادر والمراجع العربية والأجنبية المتصلة إتصالاً مباشرًا بالموضوع.

وأتمنى أن يجد القارئ الكريم فى هذه الدراسة العلمية الهامة ما ينشد من فائدة.

والله ولى التوفيق.

دكتور عبدالعظيم رمضان

مقدمة هذا البحث

مقدمة

أعطت قناة السويس مصر طابعًا دوليًا منذ حفرها، وأدخلتها فى حلبة الصراع الدولى من أجل استغلالها والسيطرة عليها. فهى وإن كانت قد أكسبت مصر أهمية استراتيجية واقتصادية، إلا أنها كانت فى الوقت نفسه لمدة تقرب من قرن من الزمان نعمة فى طيها نقمة على مستقبلها السياسى والاقتصادى.

افتتحت قناة السويس فى أوج عصر الإمبريالية العالمية كواحد من أكبر المشاريع العالمية تلبية لاحتياجات العصر لنقل التجارة بين الشرق والغرب. وكانت بريطانيا هى القوة البحرية الرائدة آنذاك فلم تألُ جهدًا، نتيجة لازدياد أهمية موقع مصر، فدخلت فى سباق محموم مع فرنسا من أجل تفوق نفوذها فى مصر. واتهم ساسة انجلترا فرنسا بأنها تبغى إنشاء «دردنيل مصرى» أو جبل طارق مصرى تسيطر عليه فرنسا وتتحكم فى طريق بحرى يؤدى إلى الهند وغيرها من ممتلكات بريطانيا فيما وراء البحار. وفى غمرة هذا التنافس الإنجليزى الفرنسى فى الشرق، قامت انجلترا بثلاث هجمات استعمارية على مصر خلال القرن التاسع عشر.

فكانت الغـزوة الأولى فى مطلع هذا القـرن (١٨٠١) إبان الحـملة الفرنسيـة على مصر، والثانيـة (١٨٠٧) المعروفة بحملة فـريزر، ولكنها انسحبت من مصـر فى هاتين الحملتين. وظلت انجلترا تتحين الفرصة للانقضاض على مصـر مرة ثالثة وخاصة بعد افتتاح قناة السويس للمـلاحة حتى تتمكن من وضع يدها على هذا الشريان المائى العالمى الموصل إلى مستعمراتها فى الشرق. وازدادت هذه الرغبة وتأكدت بعد ثبوت أهمية قناة السويس لانجلترا فى المجالين الاقتصادى والعسكرى على السواء.

وهكذا جاءت الهجمة الاستعمارية الثالثة عام ١٨٨٢ لتكون أكثر خطرًا وأرسخ قدمًا، فقد أعد الاستعمار البريطانى عدته وتعلم من درس فشله فى الغزوتين السابقتين سياسيًا وعسكريًا. ومكث الاستعمار البريطانى فى مصر قرابة ثلاثة أرباع القرن.

ولم تكد مصر تسترد سيادتها وحقوقها على قناة السويس ١٩٥٦ من أجل أن تكون مصدر رخائها الاقتصادى، ومظهرًا من مظاهر سيادتها القومية على أراضيها، حتى خاضت مصر ثلاث حروب ضارية على مدى سبعة عشر عامًا فقط (١٩٥٦، ١٩٦٧، ١٩٧٣)، دارت كلها حول قناة السويس.

وهكذا أصبحت مصـر بسبب قناة السويس منذ إنشائها، موضع مساومات ومؤامرات فى السياسة الدولية. ومن هنا كان اهتمامى بدراسة تاريخ قناة السويس منذ افتتاحها فى إطار العلاقات والأطماع الدولية ومدى تأثيرها وتأثرها بالسياسة الدولية.

وتستغرق هذه الدراسة فترة زمنية متكاملة تبدأ بعام ١٨٦٩ وهو افتتاح القناة وتنتهى بعام ١٨٨٢ وهو عام الاحتلال البريطانى لمصر وقناة السويس.

وعلى الرغم من قصر هذه الفترة (١٣ عامًا) إلا أنها كانت خطيرة وحافلة بالأحداث، فقد شغلت قناة السويس حيزا كبيرا فى العلاقات الدولية وفى تاريخ مصر القومى خلال هذه الفترة.

فقناة السويس تجرى فى أرض مصرية، وكانت مصر إبان هذه الفترة خاضعة للسيادة العثمانية والدولة العثمانية آخذه فى الانهيار والتفكك، فهى رجل أوروبا المريض، ومن ثم تأتى صعوبة دراسة هذه الفترة إذ على الدارس أن يربط بين تلك العناصر الثلاثة: قناة السويس ومصر والدولة العثمانية فى خطوط متوازية. كذلك يجد الباحث أن تاريخ القناة ليس فقط تاريخا سياسيا، وإنما هناك جوانب عديدة تحتم عليه تناولها بالدراسة والتحليل، مثل العلاقات الدولية والجوانب الاقتصادية والقانونية والفنية المتعلقة بقناة السويس. كل هذا يجب أن يضعه الباحث فى الاعتبار عند تناوله موضوعًا هامًا كقناة السويس.

وعلى الرغم من أن قناة السويس قد نالت حظًا وافرًا من الدراسة فى جامعات أوروبا وأمريكا وعلى يد جمهرة من المؤرخين والكتاب الغربيين من كافة الجوانب التى أشرت إليها، إلا أن معظم ما كتب حول ذلك إنما يعكس فى الغالب وجهة النظر الغربية، فى الوقت الذى لم يظهر فى مصر دراسات علمية عن قناة السويس اللهم إلا الدراسات الجادة العلمية التى قدمها الأستاذ الدكتور عبدالعزيز الشناوى عن فترة إنشاء القناة، وأبحاثًا أخرى منشورة عن اتفاقية القسطنطينية ١٨٨٨.

وما كانت كثرة المراجع الأوروبية الخاصة بقناة السويس لتحول دون تناول جديد فى موضوع قناة السويس من وجهة نظر محايدة ومرتبطة بمصر، وفى إطار الأطماع الدولية التى تتصارع على مر السنين

لاستغلالها لمصلحتها منذ افتتاحها للملاحة دون النظر لمصلحة البلد الأمين الذى يمر فيه هذا الشريان الملاحى ذو الأهمية العالمية.

وفى الحقيقة أن هذه الدراسة التى أقوم بها، إنما هى مدخل متواضع لدراسة تاريخ مصر من خلال قناة السويس، ومهما كان الجهد فإن دراسة الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس منذ افتتاحها وحتى وقتنا الحالى هى فى الواقع فى حاجة إلى لفيف من الباحثين المتخصصين فى كافة العلوم المتصلة بمستقبل وماضى وحاضر قناة السويس السياسى والاقتصادى والاستراتيجى على السواء. ومهما قيل اليوم من بعض المغرضين فى صحافة الغرب عن فقدان قناة السويس لأهميتها بعد إغلاقها هذه الفترة، فإن كتابا أوروبيين منصفين قد تولوا الرد العلمى على هذه الادعاءات. فقناة السويس ستظل مرفقًا مصريًا ذا أهمية عالمية يخدم البشرية ويسهم فى قضية السلام والرخاء العالمى.

ومن ثم اعتمدت فى دراستى على كثير من الوثائق التى قامت الحكومة البريطانية بنشرها فى مضابط البرلمان البريطانى، وهى المراسلات الدبلوماسية المتعلقة بقناة السويس وهى المعروفة باسم: "Parliamentary Papers"، وكذلك الوثائق الفرنسية التى نشرتها وزارة الخارجية الفرنسية وهى المعروفة باسم:

"Documents Diplomatiques Français"

وقد تعرضت هذه الوثائق لمشكلة قناة السويس، ولقد استفدت كثيرا من هذه الوثائق المنشورة للوصول إلى بعض الحقائق المتصلة بهذه الدراسة. كذلك اعتمدت إلى حد كبير على أعداد جريدة شركة قناة السويس المعروفة باسم:

"Le Canal de suez. Bulletin Décadaire de la Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez".

(واختصارها فى هوامش البحث B. D).

فقد رجعت إلى جميع الأعداد الصادرة خلال فترة دراستى تقريبًا بعناية وتصفحتها بالكامل لأستفيد من كافة المعلومات التى نشرتها هذه الجرائد، والتى قاربت أعدادها الخمسمائة. وكانت تنشر كل الأخبار المتعلقة بالقناة سواء كانت سياسية أو اقتصادية أو مالية أو فنية، فهى فى الحقيقة معين لاينضب بالمعلومات القيمة بالنسبة لدارسى تاريخ القناة، إلا أنها تحتاج إلى حذر شديد عندما يتناول الباحث منها المعلومات خاصة فى الفترة السابقة على الاحتلال، فقد كانت الجريدة تعرض لوجهات النظر الفرنسية فقط وتدافع عن مصالح الشركة والمساهمين، بل كانت بمثابة منبر خطابى لدى لسبس ينشر فيها مقالاته وآراءه بالنسبة للعديد من المشاكل التى واجهت الشركة. وقد أوردت بعض المقتطفات والوثائق التى نشرتها جريدة قناة السويس فى ملحق بالرسالة حتى يمكن للدارس أن يرجع إليها. كذلك استفدت من الخطابات التى بعث بها دزريلى إلى صديقته: «لادى برادفورد» والمنشورة بالفرنسية باسم : «Lettres Intimes» والتى ألقت الضوء على اتجاهات دزريلى الاستعمارية وخططه تجاه قناة السويس. فهو الذى وضع أساس الاحتلال الانجليزى لمصر وقناة السويس. كما استفدت من الأبحاث المنشورة باللغة العربية فى مجلتى كلية الآداب بجامعة القاهرة وجامعة الإسكندرية ومجلة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية والخاصة بتاريخ مصر الحديث.

ويواجه الباحث صعوبة عند دراسة المراجع الأوروبية الشهيرة التى تناولت تاريخ القناة فى هذه الفترة. فنجد على سبيل المثال كتابى شارل رو، وفوازان بك، وهما فرنسيان اعتمدا فى دراستيهما على كتابات دى لسبس، وكانا يمثلان وجهة النظر الفرنسية المتعصبة، ولم يستفيدا من الوثائق الفرنسية (D.D. F) لأن دراساتهما قد نشرت عام ١٩٠٢ بينما نشرت الوثائق الفرنسية اعتبارا من عام ١٩٣٠. واتخذ كل من شارل رو، وفوازان بك موقفًا معاديًا من الحكومة البريطانية.

أما المراجع الإنجليزية فهى تنحاز أيضًا إلى وجهة النظر البريطانية، ومن هنا كان على الباحث توخى الحذر فى الوصول إلى الحقيقة التاريخية. هذا وكان من الضرورى الرجوع إلى عدد ضخم من المراجع لدراسة تاريخ مصر وتاريخ أوروبا والعلاقات الدولية فى فترة الدراسة حتى تكون النظرة لكل الأحداث متكاملة ويكون الحكم صادقا على كثير من الحوادث، كذلك استفدت من الرسائل الجامعية غير المنشورة، وكذا الدراسات غير المنشورة التى تناولت هذه الفترة بالدراسة والبحث.

ومن ثم نبعت خطة البحث ومنهجه من طبيعة المادة العلمية التى استطعت أن أجمعها خلال خمس سنوات عكفت فيها على دراسة هذه المراجع والمصادر حتى تبلورت فى نهاية الأمر خطة البحث ومنهجه على صورة أقرب ما تكون فى ظنى ، إلى ما يجب أن يكون عليه هذا البحث. وعلى ذلك قسمت البحث إلى الأبواب التالية:

فى الباب الأول تناولت بالدراسة الأهمية السياسية والاقتصادية والاستراتيجية لقناة السويس خلال السنوات الأولى التالية لافتتاحها. وفى الباب الثانى تناولت دراسة مسألة بيع قناة السويس والصراع بين الشركات الملاحية وشركة قناة السويس بسبب مشكلة رسوم المرور، وهى

دراسة تحليلية للأزمات المالية والسياسية التى واجهت شركة قناة السويس عند بداية استغلال القناة، وهى أول دراسة لهذه الجوانب من القناة أتعرض لها ولم يسبقنى لهذا أى ممن تناولوا تاريخ قناة السويس. ولست أزعم أننى استطعت أن أفى هذا الموضوع حقه من البحث، ولكن يكفينى أننى طرقت الباب وبدأت الطريق إلى مزيد من البحث والدراسة لجوانب هامة فى قناة السويس. وفى الباب الثالث ألقيت الضوء على مأساة مصر عندما فقدت أسهمها فى القناة لصالح انجلترا عام ١٨٧٥، وأيضا حصتها (١٥٪) من صافى الأرباح السنوية فى شركة قناة السويس لصالح فرنسا عام ١٨٨٠. وبذلك خسرت مصر موردا مالياً دسماً لقناة تجرى فى أرضها بعد أن ضحت بآلاف الأرواح فى نظام السخرة لحفرها حتى تحقق المشروع، كما دفعت مصر وحدها أكثر من نصف إن لم يكن ثلثى رأس المال الذى قدر له فى البداية ٢٠٠ مليون فرنك وزاد رسمياً إلى ٤٣٢ مليون فرنك فى عام ١٨٦٩، تحملت مصر وحدها منه ما يقرب من ٣٥٠ مليون فرنك.

وتناولت فى الباب الرابع كيف مهدت انجلترا لاحتلال قناة السويس، بدفع الأمور داخل مصر إلى التأزم، وأخذت تجهز نفسها عسكرياً باحتلال جزيرة قبرص عام ١٨٧٨ لتكون قريبة من قناة السويس، وكان قائد هذه الجزيرة «جارنت ولسلى» هو نفسه قائد الحملة على مصر ١٨٨٢. وبعد احتلال قبرص تأكد فى خطابات دزريلى فى مطلع عام ١٨٧٩ تفكيره الجدى فى إرسال حملة عسكرية لغزو مصر، وذلك بعد أن بدأت طلائع الثورة تهب فى مصر على الفساد والتدخل الأجنبى: وتأكد ذلك فى رسائل سولسبرى (وزير خارجية انجلترا) عندما تحدث عن استخدام القوة ضد مصر كحل لإخماد الحركة الوطنية، ووافقت انجلترا على ذهاب فرنسا لتونس (١٨٨١)

لإرضائها، ثم اتجهت انجلترا على الفور وشكلت لجنة خاصة لوضع خطة احتلال مصر وقناة السويس.

واتخذت مؤتمر الآستانة (١٨٨٢) ستارا لتحقيق أهدافها. ونجحت الدبلوماسية البريطانية فى هذا المؤتمر نجاحاً عظيماً. فعلى الرغم من أن هدف أعضاء المؤتمر هو الحيلولة دون وقوع قناة السويس فى يد دولة دون الأخرى، إلا أن الدبلوماسية البريطانية نجحت فى تحقيق أهدافها بإرباك المؤتمر بتقديم المشاريع العديدة. وساعدت الظروف انجلترا بانسحاب فرنسا من الميدان بمحض اختيارها، ورفض إيطاليا مشاركة انجلترا فى احتلال قناة السويس خشية عداء فرنسا لها.

وهكذا نجحت الدبلوماسية البريطانية فى تحقيق هدفها فى مؤتمر الآستانة لتتيح الفرصة للجانب العسكرى لتنفيذ المخطط الحربى السابق وضعه منذ سنوات لتضع يدها على قناة السويس، وكان لها ما أرادت. كما ألقيت الضوء على حقيقة موقف كلٍ من دى لسبس وعرابى من واقع الوثائق والمصادر الأصلية.

وهكذا خرجت مصر صفر اليدين من هذا المشروع الضخم والذى كان سبباً فى احتلال انجلترا مصر.

وقد تبع المؤلف هذه الرسالة بدراسة أخرى عن قناة السويس تناول فيها قناة السويس والطرق البديلة والمنافسة

وأخيرا فقد بقيت كلمة أود أن أضيفها إلى هذا كله، بل وقبل هذا كله، وهى أنى سأظل أبداً مديناً لأستاذى الدكتور رحمه الله حسن صبحى بفضل مساعدته العلمية القيمة لى فى هذه الرسالة، فقد كان بعلمه الغزير ودقته العلمية ملاذاً لى إذا اختلط على الطريق وتعثر البحث.

كما أتقدم بخالص الشكر للأستاذ الدكتور رحمه الله عبدالعزيز الشناوى الذى شارك فى مناقشة هذا البحث، فقدم نصائحه العلمية بتواضع العالم وحنو الأب.

كما أشكر الجمعية المصرية للدراسات التاريخية التى شرفتنى بمنح هذا البحث جائزة المرحوم الأستاذ محمد شفيق غربال فى التاريخ الحديث عن عام ١٩٧٥. وهى جائزة مالية تقدمها الجمعية لأحسن رسالة ماجستير فى التاريخ الحديث تقدم لجامعات جمهورية مصر العربية..

وبالله التوفيق

المؤلف / د. السيد حسين جلال

•• القسم الأول

قناة السويس من الافتتاح إلى الاحتلال البريطانى

(١٨٦٩ - ١٨٨٢)

● الباب الأول

القناة فى سنواتها الأولى

(١٨٦٩ - ١٨٧٢)

الفصل الأول

افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية

- رحلة إسماعيل لأوروبا فى صيف عام ١٨٦٩.
- توتر العلاقات المصرية التركية بسبب هذه الرحلة.
- موقف دول أوروبا من الأزمة المصرية التركية.
- حفلات الافتتاح.
- المؤتمر الاقتصادى الدولى المنعقد بالقاهرة إبان حفلات الافتتاح.
- أصداء افتتاح قناة السويس.

شهد القرن التاسع عشر، وقبل ذلك وحتى صدور عقد الامتياز الأول ١٨٥٤، تنافسًا دوليا حول طريق المواصلات البرى عبر مصر. ثم تطور هذا التنافس إلى صراع بين فرنسا وانجلترا حول مشروع قناة السويس(١). وظل هذا الصراع يأخذ أشكالا وصورا متعددة، وازداد هذا الصراع بافتتاح قناة السويس للملاحة العالمية. وصاحب افتتاح القناة تطورات اقتصادية وأخرى سياسية.

فنجد الخديوى إسماعيل يرى فى افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية فرصة مناسبة لإعلان استقلاله بحكم مصر والتخلص من التبعية للباب العالى، وترتب على ذلك اشتداد الأزمة بين الخديوى والسلطان، فهدد الأخير بخلع إسماعيل وهذا بدوره لم يذعن، وتطور الأمر بينهما مهددا بنشوب صراع مسلح. كذلك خشيت الدول الاوروبية من نتائج هذا الصدام فهى لم تكن مستعدة لقيام مثل تلك الاضطرابات فى منطقة الشرق الأوسط التى ستهدد التوازن الدولى وتعرضه للخطر، خصوصًا وأن الدولة العثمانية تتربص بها الدول، وكذلك الحال بالنسبة لمصر التى ازدادت أهميتها بعد افتتاح قناة السويس فأصبحت مطمعًا لانجلترا ومجالا للنفوذ الفرنسى.

وكانت الرغبة آنذاك بين كثير من الدول الأوروبية تميل إلى الحفاظ على حيدة القناة بعيدا عن التيارات السياسية للانتفاع من هذا الممر الملاحى العالمى الجديد الذى ربط الشرق بالغرب.

وبافتتاح قناة السويس للملاحة العالمية أصبحت المسألة المصرية فى تاريخها الحديث من صنع قناة السويس.

كانت أوروبا إبان افتتاح قناة السويس تمر بفترة توسع صناعى سريع وكانت قناة السويس إحدى نتائجه. فهى أحد المشروعات الهندسية الكبرى التى حفل بها القرن التاسع عشر والتى تطلبها العصر بشدة، والتى لبت احتياجات حركة الانقلاب الصناعى التى كانت على أشدها فى أوروبا حينئذ. فالمصانع كما يذكر «هالبرج» كانت تتكاثر كالفطريات «Mushrooms» وازداد إنتاج الفحم والصلب زيادة عظيمة ومدت خطوط السكك الحديدية بكثرة، وازدادت أحجام وسرعة عابرات المحيط كما ازدادت كثافة السكان. كل ذلك أدى إلى السعى الحثيث للبحث المحموم عن مصادرجديدة للمواد الخام ولأسواق جديدة تمتص الفائض فى البضائع المصنعة التى أخذت تتدفق من المصانع الانجليزية والألمانية والفرنسية، وهذه التغيرات تطلبت سرعة فى النقل البحرى فجاءت قناة السويس لتلبى تلك الاحتياجات المختلفة.

وهكذا وفى سنوات قليلة من افتتاح قناة السويس نشطت الحركة الاستعمارية فى أفريقيا وآسيا، وفى نفس الوقت كانت تجرى هناك فى الشرق الأقصى تغيرات هامة، فاليابان كانت على وشك الأخذ بالنهضة على النمط الأوروبى، والصين ستصبح الأرض التى تغرى الدول على احتلال نقاط على سواحلها للبحث عن امتيازات السكك الحديدية والمناجم والموانى، وأستراليا ونيوزيلندا كانتا آخذتين فى الازدهار كدول صناعية هامة. وهكذا فإن الشريان العظيم الجديد الموصل للشرق

سيلعب دوره فى تلبية احتياجات هذا التوسع الضخم للتجارة والصناعة(٢).

وفى هذا المجال كان فوجى vogué سفير فرنسا بالأستانة يرى أن مركز الدائرة بالنسبة للشرق يميل إلى الانتقال من شواطىء البسفور، وهو طريق ضيق لتجارة محلية، إلى ضفاف قناة السويس وهو طريق المستقبل للتجارة الدولية وأن تطور مصر السياسى ليتبع هذا التطور الاقتصادى (٣).

هذه هى قناة السويس التى نحن بصدد الحديث عن افتتاحها للملاحة العالمية وتلك هى أهميتها للتجارة العالمية.

كان افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية فرصة مناسبة للخديوى إسماعيل الذى رأى أن يستغل هذا الحدث العالمى الهام بالنسبة لمصر والعالم ويعلن استقلاله. وطد إسماعيل العزم على ممارسة حقوق السيادة بأن يضع الباب العالى أمام الأمر الواقع (Fait accompli) ويجابهه باستقلال مصر، الذى لم يكن معترفًا به صراحة، فقد كان الخديوى إسماعيل يعتبر فرمانى ١٨٦٦، ١٨٦٧ مرحلة نحو الاستقلال التام (٤).

غادر الخديوى إسماعيل الإسكندرية فى ١٧ مايو ١٨٦٩ (٥) فى رحلة إلى أوروبا مصطحبا معه نوبار على يخته المحروسة تتقدمه ثلاث سفن حربية وتتبعه ثلاث أخرى، وكان يبغى زيارة عواصم أوروبا لدعوة ملوكها لحضور حفلات الافتتاح وإبان هذه الزيارات كان الخديوى ينتهز الفرصة ويسعى إلى إعلان حياد قناة السويس وإقناع الدول بذلك، كما كان يحاول فتح المناقشات بخصوص الإصلاح القضائى فى مصر. وفى ذلك أعلنت صحافة أوروبا أن الخديوى قد توجه لأوروبا ليس فقط لدعوة

ملوكها لحضور حفلات افتتاح قناة السويس وإنما لمناقشة ودراسة موضوع المحاكم المختلطة وحياد قناة السويس (٦) .

اعتقد إسماعيل أن افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية سيعطى لمصر مركزاً جديداً فى أعين الدول الأوروبية، فرأى استغلال هذا الحدث لإضفاء الشهرة والمركز لاسمه وحكمه وتوطيد مركزه، وعزم على أن يبهر العالم ببرنامج حفلات افتتاح القناة وأن ينفق على هذه الاحتفالات بسخاء مهما كلفه الأمر، ورأى أن يحصل على تأييد زعماء أوروبا فيما يتعلق بضرورة فصل مصر عن الإمبراطورية العثمانية ولاسيما وقد اكتسبت مصر أهمية جديدة بافتتاح قناة السويس(٧).

اتجه إسماعيل لجزيرة كورفو corfou وكان بها الملك جورج ملك اليونان صدفة (٨) وكانت علاقة ملك اليونان سيئة مع الباب العالى بسبب مشكلة جزيرة كريت، قدم إسماعيل مائة ألف فرنك مساعدة للمهاجرين الكريتيين رغبة منه فى تخفيف ويلاتهم، هذا فى الوقت الذى كانت فيه خزانة مصر أحوج ما تكون لكل مليم يصرفه إسماعيل.

ثم توجه إسماعيل بعد ذلك إلى البندقية ومنها إلى فلورنسا حيث أسرع الملك فيكتور عمانويل الثانى - صديقه الحميم - من مقره فى تورنتو إلى مقابلته وأنزله فى القصر الفخم حيث أقام أسبوعا عومل فيها كأمير ذى سيادة دون اكتراث بسيادة تركيا على مصر، وقد اعتذر الملك عمانويل الثانى عن حضور حفلات الافتتاح وأخبره أنه سيرسل ابنه (دوق دى وسته) Duc d'aoste نيابة عنه. ثم اتجه إسماعيل إلى فيينا حيث قوبل بترحاب وأشادت الصحافة النمساوية بزيارته وهدفها، فرددت كثير من الصحف النمساوية بأن الهدف من الزيارة ليس فقط دعوة ملوك ورؤساء أوروبا للاشتراك فى حفلات افتتاح قناة السويس وإعلان حيدتها، بل إن إسماعيل يرغب فى استقلال مصر عن تركيا. إلا

أن دى بويست (المستشار الامبراطورى) Comte De Beust أكد لسفير فرنسا .أن إسماعيل وكذلك وزيره نوبار لم يبحثا الأمور السياسية وإنما تحدثا فقط عن العلاقات بين مصر والنمسا، ثم غادر اسماعيل فيينا إلى برلين حيث استقبله البلاط البروسى بترحاب كملك، رغم أن هذا العمل كان يزيد الموقف حساسية بالنسبة للدولة العثمانية، وهناك حصل إسماعيل على وعد بتأييد الإصلاح القضائى، وأكد بسمارك للسفير الفرنسى Benedetti بأنه لم يعقد مع إسماعيل - أو وزيره نوبار- أى اتفاقيات ولكنه تناقش معه بشكل عام فى مسألة الإصلاح القضائى وقناة السويس (٩).

وفى باريس استقبل إسماعيل استقبالا حارا، وأقام بقصر الإليزيه L'ELysée واستقبلته الإمبراطورة فى قصر التويلريه فى ١٥ يونيه حيث أقيمت له فى المساء مادبة عشاء تكريما له (١٠).

ثم سافر إسماعيل لانجلترا فى ٢٣ يونيه وهناك استقبل بحفاوة وترحاب وأنزل قصر بكنجهام ، وكان لقرب افتتاح قناة السويس أثر كبير فى ازدياد اهتمام انجلترا بمصر وواليها، ولهذا كان الأمر يختلف فى هذه الرحلة عن سابقتها، فرحلته السابقة لانجلترا عام ١٨٦٧ قد رتبت زمنيا ليتقابل مع السلطان هناك، فحجبت الأضواء آنذاك عن رحلة الخديوى، ولكن فى زيارة الخديوى هذه المرة نجد جريدة التايمز (The Times) فى عددها الصادر بتاريخ ٢٣ يونيه ١٨٦٩ تنشر مقالا رئيسا تشيد فيه بموقف إسماعيل المشرف وكرم ضيافته لأمير ويلز (Wales) عند زيارته الأخيرة لمصر. وهاجمت الصحيفة سياسة الحكومة المليئة بالحذر مجاملة للباب العالى. وفى اليوم التالى - ٢٤ يونيه - نشرت جريدة: Pall Mall Gazett مقالا بعنوان : كيف لانكرمه؟ How not to Honour Him وذكرت الصحفية أن إسماعيل أنزل بقصر بكنجام

Buckingham، ولم يدخل الخديوى من الباب الرئيسى للقصر وإنما من باب جانبى، وأضافت بأن العرف الدبلوماسى حال دون الخديوى والنوم على السرير المخصص للسلطان (١١).

كذلك استقبل الخديوى رئيس شركه P & O (١٢) الانجليزية الذى شكر لإسماعيل جهوده والخدمات التى قام بها من أجل تسهيل خدمة البريد فيما بين انجلترا والشرق، كذلك شكره للخدمات التى قدمت لتحسين وتطوير السكك الحديدية المصرية والتى جعلت المواصلات فيما بين الإسكندرية والسويس سريعة ومريحة. ورد عليه الخديوى بانه يبذل قصارى جهده لتحسين المواصلات بين أوروبا وآسيا.

وغادر إسماعيل لندن إلى بروكسل فى أول يوليو ١٨٦٩ ومنها إلى فرنسا مرة أخرى للعلاج. وكان الخديوى قد عزم على زيارة روسيا والذهاب إلى بطرسبورج لأن القيصر كان قد دعاه للقرم ولكنه عدل عن ذلك. وهناك أرسل اليه الباب العالى يدعوه للمرور بالأستانة فى طريق عودته إلى مصر لكى يقدم الإيضاحات المطلوبة حول تصرفاته فى أوروبا ولكنه رفض وأسرع بالعودة إلى مصر عندها علم بأن الباب العالى استدعى أخاه الأمير مصطفى فاضل من أوروبا وعينه وزيراً للداخلية العثمانية، فسافر إسماعيل من طولون يوم ٢٣ يوليو إلى الإسكندرية(١٣).

ومن العسير أن نعتبر أن رحلة إسماعيل هذه والهدف منها قد أثمر، وعلى أية حال فإن إسماعيل بالإضافة إلى الدعوات التى وجهها إلى مضيفيه فى أوروبا قد وجه الدعوات إلى غيرهم من الملوك ورؤساء الدول، وفيما يتعلق بالسويد والنرويج فقد اعتذر ملكاهما عن عدم الحضور حتى لا يضايقا الباب العالى.

أما الروسيا فقد مثلها سفيرها فى الأستانة الجنرال أجناتيف. أما رئيس جمهورية الولايات المتحدة الأمريكية الجنرال جرانتGRANT فلم يستطع قبول الدعوة شخصيا أو أن يوفد مندوباً عنه لأن الكونجرس لم يكن فى دورة الانعقاد ولن ينعقد قبل شهر ديسمبر، ولم يدع إسماعيل سلطان مراكش وشاه فارس وباى تونس بسبب عدم توفر أماكن الإقامة اللائقة بهم، وبالنسبة لملوك بافاريا وفورتنبرج Wurttenberg وساكسونى فقد تحاشى اسماعيل دعوتهم حتى لا يثير مشكلات لأن هذه الدعوة كانت تتطلب موافقة بروسيا ضمنياً(١٤).

وقد عاد إسماعيل من رحلته إلى الإسكندرية فى ٢٨ يوليو ١٨٦٩(١٥).

أثارت رحلة الخديوى إسماعيل لأوروبا لدعوة ملوكها ورؤسائها لحضور حفلات افتتاح قناة السويس - استياء الباب العالى، فالخديوى لم يكترث بالسلطان ولم يقم بتوضيح دوافع تلك الرحلة له، وقد قيل إن إسماعيل كان قد أعد عدته ليعلن تحديه لتركيا أثناء الاحتفال بافتتاح قناة السويس، وإنه تفاهم مع الملك فيكتور عمانويل الثانى لتأييده فى إعلان استقلاله بمصر، وإن تركيا إذا ما تدخلت عند إعلان استقلال مصر فإن جيش «بيدمنت» وأسطولها سيهاجمان بعض البلدان العثمانية النائية (١٦).

وتدل الفترة فيما بين عامى ١٨٦٩ - ١٨٧٠ على أن الخديوى كان صادق العزم على إعلان استقلاله (١٧). لهذا اشتدت مخاوف تركيا فتجد عالى باشا يؤكد للسير هنرى إليوت - سفير انجلترا بالاستانه - عن عزم إسماعيل إعلان استقلاله عن تركيا وقيامه بالتباحث فى مسألة اتفاقية دولية خاصة بقناة السويس.

وأبدى «هنرى إليوت» دهشته من اهتمام السلطان بتلك المقالات التى تكتبها الجرائد . ولكن عالى باشا أكد له أن هذه المعلومات عن مصادر أخرى غير الصحف وأن رغبة الخديوى فى إعلان استقلاله أصبحت واضحة ولايمكن إغفالها (١٨).

إزاء تلك الأحداث حاولت دول أوروبا تهدئة الموقف المضطرب بين السلطان والخديوى تفاديًا للمشاكل المترتبة على الصدام المسلح بين الطرفين. فنلاحظ أن أوروبا لم تشجع الخديوى تماما على اتجاهه نحو إعلان الاستقلال. كما عملت على تهدئة الموقف بين السلطان والخديوى، وربما دفع ذلك إسماعيل إلى تعديل اتجاهه نحو إعلان ذلك الاستقلال بحكم مصر (١٩).

ففى فرنسا أخبر وزير خارجيتها «دى لافاليت» Le marquis de la valette الخديوى صراحة إبان زيارته لباريس (فى الفترة من ١٣ - ٢٣ يونيه ١٨٦٩) بأن فرنسا سوف تنظر باستياء إلى أى نزاع يقع بين تركيا ومصر، وأن تلك الخلافات إذا استمرت فمن شأنها إلحاق الضرر بالخديوى وأسرته ففرنسا يسوؤها نشوب أى نزاع بين الخديوى والباب العالى. وأن خير ما تنصح به حكومة فرنسا هو احتفاظ الخديوى بما لديه من سلطات فعلية ومزايا لايستهان بها فى نطاق بلاده الأمر الذى لايكلفه إلا إظهار الإحترام والوقار لصاحب السيادة الشرعية عليه وهو السلطان العثمانى (٢٠).

خشيت فرنسا أن يصل الأمر إلى صدام مسلح - بين السلطان والخديوى - يعرض التوازن الدولى فى أوروبا والشرق الأوسط لأخطار جسيمة خاصة وأنها وقفت بكامل ثقلها وراء مشروع القناة حتى أصبح حقيقة، وأصبحت القناة مشروعا وعملا فرنسيًا، وعندئذ سيتأثر بلا

شك، نتيجة الصدام المسلح بينهما. لذلك قررت الإمبراطورة «أوجينى» القيام بزيارة الآستانة وهى فى طريقها لمصر لحضور حفلات الافتتاح. وفى هذا دلالة على تقرير حق السيادة العثمانية على ولايتها وتقديم تركيا على مصر، وهو تهدئة للسلطان فى نفس الوقت. وكان هذا الخبر مصدر بهجة وعرفان بالجميل فى القسطنطينية.

وصلت الامبراطورة إلى الآستانة فى ١٣ أكتوبر ١٨٦٩ (٢١)، وأصرت فى حديثها مع عالى باشا أن تمس مسألة أزمة العلاقات المصرية التركية. وأبدت له استياءها لان الأزمة لم تسو قبل وصولها للآستانة.

وتحدثت مع السلطان حديثًا وديا وبحضور الوزراء، وقيل إنه أكد لها بأن المشكلة المصرية انتهت. وكانت الإمبراطورة قد أوضحت لعالى باشا بأن الدعوة التى وجهها إسماعيل إلى الملوك، هى سبب سوء العلاقات بين السلطان والخديوى. وذكرت أن اسماعيل لم يدعها من تلقاء نفسه بل تمشيا مع الرغبة التى أبدتها له بعد أن رأت نموذجا لقناة السويس فى معرض باريس الدولى عام ١٨٦٧ والذى حضره الخديوى بنفسه بدعوة من فرنسا. وأضافت الإمبراطورة بأنها سألت الوالى بعد أن دعاها عما إذا كان قد دعا السلطان، فكان رده مليئا بالاحترام وقال: «إنه فى الحقيقة يعتبر السلطان صاحب الدار» «Maitre de la Maison» ذلك أن افتتاح قناة السويس سيجرى فى أملاك السلطان. وأنه من الوقاحة عندئذ معاملة السلطان كضيف. وعلى ذلك لم يفكر فى دعوته (٢٢). وقد اعترض عالى باشا على ذلك بأن الوالى لم يهتم إطلاقا بأن يخبر سيده أى «صاحب الدار» بأن حفلا عظيما سيقام فى أملاكه، ولم يرد على الأسئلة التى وجهها إليه الباب العالى بهذا الخصوص. وقد أقيمت للامبراطورة حفلات فخمة بهدف التأثير على الرأى العام الفرنسى واستعادة ثقته فى الأسواق المالية فى باريس بتركيا.

وعندما أحس أعداء إسماعيل بهذا التحول حاولوا دفع السلطان إلى مصاحبة الإمبراطورة بسفنه المدرعة إلى الإسكندرية وانتهاز الفرصة لاحتلال المدينة. ولكن السلطان عبدالعزيز رفض ذلك، اذ رأى أنه من المستحيل أن يسير إلى مصر بصفته ضيفا ثم يقوم بخلع الوالى فى حضور ملوك ورؤساء الدول (٢٣) .

وهكذا غادرت الإمبراطورة «أوجينى» الاستانه فى طريقها للإسكندرية فوصلتها فى ٢٢ أكتوبر ١٨٦٩ وعندما وصلت إلى مصر صرحت لإسماعيل بأن سكوته العنيد فى هذه الظروف من الأسباب التى جرحت السلطان وأن عليه أن يلين ويهادنه (٢٤).

وعندما زار إسماعيل لندن فى الفترة من يونيه - أول يوليو ١٨٦٩ - تلقى نصائح مماثلة. فقد أخبره اللورد «كلارندون» Clarendon وزير خارجية انجلترا بأنه سيخسر كثيرا ولايكسب شيئا من جراء عدائه للباب العالى. ذلك لأن تخلص مصر من السيادة العثمانية سيوقعها حتما - تحت السيادة الفرنسية مما يسبب للخديوى متاعب جمة (٢٥).

وقد أورد كلارندون فى تقريره عن حديثه مع الخديوى اقتناع الأخير بضرورة إبقاء العلاقات القائمة فعلا مع الباب العالى وأن كل ما يريده إسماعيل هو أن يمتنع السلطان عن التدخل فى شئون مصر الداخلية. كذلك لم يغب عن إسماعيل أن «النصح» الذى تقدم به إليه كل من «دى لافاليت» «وكلارندون» إنما كان تهديدا من جانب انجلترا وفرنسا بتعريض الخديوية نفسها للخطر إذا حاول الخديوى الاستقلال بحكم مصر. كما كان واضحا أيضًا أن لندن وباريس معارضتان للباب العالى إذا أراد إلغاء نظام الوراثة الصلبية أو خلع الخديوى نفسه. ولاشك أن موقف انجلترا ذلك إنما كان يمثل مصلحتها الخاصة التى كانت تهدف إلى المحافظة على الأوضاع القائمة (٢٦). وذلك تطبيقا لمبدأ المحافظة

على كيان الإمبراطورية العثمانية وحقوق التبعية للسلطان الذى سارت عليه بريطانيا فى تلك الفترة. واستعد سير «هنرى إليوت» - سفير انجلترا بالاستانه - للتوجه إلى مصر ممثلا لانجلترا فقابل السلطان فى ٦ نوفمبر وصرح له السلطان بأنه لاينوى خلع إسماعيل أو سحب أى إمتياز منه. وعزى عناد إسماعيل فى رفض طلباته إلى اعتقاده (أى إسماعيل) بأنه يستطيع الاعتماد على فرنسا. واتجه «إليوت» إلى مصر لحضور حفلات الافتتاح بعد تأكده من إن الحكومة التركية ستلجأ إلى إجراءات قهرية فيما لو حاول الوالى أن يتعدى على حقوق السلطان.

ولفت هنرى إليوت نظر إسماعيل إلى ضرورة التفاهم مع الباب العالى. كما جرى بين السفير البريطانى وبين الإمبراطور «فرانسوا يوزيف» إمبراطور النمسا والكونت «دى بيست» والقنصل الفرنسى محادثات كانت مطابقة للسياسة العامة للدولة إزاء الأزمة المصرية التركية. وكانت كل هذه المحادثات تهدف إلى إبقاء الأمور على ما هى عليه، ووضع حد للأزمة قبل افتتاح قناة السويس (٢٧).

هذا وكان الخديوى قد اعتمد فى موقفه الصلب على الحكومة الإيطالية المساند لمصر والتى رفضت ادعاءات الباب العالى فى التدخل فى شئون مصر الإدارية والمالية. فتحدث رئيس وزراء إيطاليا صراحة عن استقلال مصر الذاتى وهو أمر معترف به عن جانب أوروبا. ففى النصف الثانى من شهر سبتمبر زار الأسطول الإيطالى المياه المصرية وقلّد البرنس داوستا قائد الأسطول الأمير توفيق ولى العهد، الوشاح الأكبر لتاج إيطاليا. وكان هذا العمل فى مثل تلك الظروف يتعدى حدود المجاملات الخاصة (٢٨).

وبالنسبة لموقف النمسا، فقد قلقت حكومتها من موقف الباب العالى وخشيت أن تكون هذه الأحداث مقدمة لخطط واسعة النطاق من جانب

رجال الباب العالى إزاء مصر، الأمر الذى قد يثير اضطرابًا على أبواب إمبراطوريتها المفككة والتى بدأت شعوبها تتطلع إلى الزوح القومية وتميل للنزعات الانفصالية (٢٩)

هذا فيما يتعلق بموقف أوروبا إزاء إسماعيل والباب العالى، أما فيما يتعلق بموقف الباب العالى فنجد أن عالى باشا قد شجع جرائده المعبره عن رأيه كصحيفة «تركيا» و«الليفانت هيرالد» بمهاجمة إسماعيل. وقام «بورديانو » Bordeano رئيس تحرير صحيفة «تركيا» بنشر بحث عن مركز مصر القانونى حصر فيه أخطاء إسماعيل وطالب بإلحاح بمعاقبته عليها بالعزل من منصبه وإرجاع مصر ولاية عثمانية كباقى الولايات طبقا للفرمانات.

ورد إسماعيل على تلك الهجمات بشدة وكلف هو أيضًا الجرائد وكتابا من أنصاره بتأييده وتفنيد مزاعم الباب العالى وبيان سخافة حججها. فكثرت بين الناس نشرات وكتب تؤيد إسماعيل وأخرى تؤيد تركيا (٣٠).

وتضافرت عدة عوامل تؤكد للباب العالى رغبة إسماعيل فى الانفصال عن السيادة التركية متمثلة فى تجاهل إسماعيل للباب العالى وعدم دعوته لحضور حفلات افتتاح القناة، وعدم رده على استفسارات السلطان عن هذا الموضوع، فى الوقت الذى أخذ فيه إسماعيل يرسل الدعوات إلى أوروبا. ومن ثم سرت إشاعات قوية بأن الأسطول العثمانى سيتوجه إلى مصر لوضع حد لهذا الطموح غير المشروع. وفى هذا الجو المشحون بالتوتر وصلت رسالة الصدر الأعظم إلى الخديوى فى أوائل أغسطس تطالبه بتقديم إيضاحات عاجلة، وإلا اعتبرت الدولة العثمانية تصرفات الخديوى خارقة لفرمان ١٨٤١.

وأرسلت حكومتا انجلترا وفرنسا إلى ممثليهما فى مصر بوجوب إرسال الوالى ردا مرضيا للباب العالى. وأضافت إنجلترا أنه من المستحسن أن يوضح الخديوى فى رده عزمه على التوجه للأستانة لتقديم فروض الولاء للسلطان. ولكن الخديوى رفض التوجه للآستانة. وأرسل للسلطان ردًا على رسالته فى أول أغسطس، رد فيه على النقاط التى أثارها الباب العالى. و لكن السلطان أرسل إليه رساله ثانية فى ٢٩ أغسطس يطالبه فيها مراعاة حرفية فرمان ١٨٤١، ولما لم يرد الخديوى على رسالته، ترددت شائعات بأن الخديوى يبغى إعلان استقلاله أثناء حفلات افتتاح قناة السويس (٣١).

فضل الباب العالى السكوت مؤقتًا، ولكن سخطه على إسماعيل على أى حال تمثل فى عدم حضوره احتفالات الافتتاح، كما لم ينب عنه أحدًا فى ذلك.

وتمكن إسماعيل بذلك من التفرغ للقيام بالاحتفالات قيامًا يبهر الجيل الحاضر ويدوى صداه فى آذان القرون المقبله للأبد (٣٢).

وتشيد جميع المراجع الأوروبية فى حديثها عن القناة وافتتاحها للملاحة (٣٣) بالفضل كل الفضل لدى لسبس فى شق القناة، وبشجاعته ودبلوماسيته. أما المراجع الفرنسية فتشيد متباهية بهذا العمل الفرنسى العظيم وتصف دى لسبس بأنه عبقرية فذة، بل لقد ذهب بعض الكتاب إلى ضرورة إطلاق اسم «قناة دى لسبس» بدلا من قناة السويس، مثل مضيق (ماجلان) مثلا. ذلك أنه استطاع أن يتغلب على كافة العقبات وجمع المال وأنجز الأعمال العظيمة (٣٤) ولقد شبه أحد الخطباء - فى حفلات افتتاح قناة السويس - دى لسبس «بكولومبس» فانفجر المدعوون فى تصفيق حاد (٣٥). ناسين أو متناسين التضحية العظيمة التى قدمها

شعب مصر فى ظل السخرة لإتمام الحفر؛ وكذا استنزاف مواردها إلى أن تم شق قناة السويس.

تدفقت مياه البحر المتوسط إلى البحيرات المرة لأول مرة فى ١٤ مارس ١٨٦٩ ، وفى ١٥ أغسطس من نفس العام تدفقت مياه البحر الأحمر فى البحيرات المرة، وبذلك تم أول التقاء بين البحرين الأبيض المتوسط والأحمر عند الدفرسوار (٣٦) وتطلب هذا العمل رفع ٧٥ مليون متر مكعب من الأترية فى عمليات حفر قناة السويس (٣٧). ثم سارت الأعمال بعد ذلك ليل نهار باستكمال تجهيز القناة للافتتاح، وكان دى لسبس قد صرح فى اجتماع الجمعية العمومية للمساهمين بتاريخ ٢ أغسطس ١٨٦٩ بأن افتتاح قناة السويس للملاحة سيكون فى ١٧ نوفمبر ١٨٦٩ (٣٨) وكان الخديوى مشغولا أثناء الصيف بتجهيز برنامج الاحتفالات وفى نهاية يوليو كان قد أرسل خطابات إلى زعماء أوروبا لحضور حفلات افتتاح القناة. وكان نوبار قد سافر إلى أوروبا، واجتمع بدى لسبس ليعد معه تفاصيل الاحتفالات (٣٥).

وقد بدأ توافد المدعوين إلى مصر، فأنابت ملكة انجلترا سفيرها بالأستانة (سير هنرى إليوت) لحضور حفلات الافتتاح، أما السلطان عبدالعزيز فلم يحضر ولم يكلف أحدًا من رجال دولته بتمثيله، بل اكتفى بالإيعاز لسفير انجلترا «هنرى إليوت» بذكر اسمه غند افتتاح القناة. وسر إسماعيل لتغيب السلطان لأن وجوده على رأس ذلك الاحتفال كان من شأنه أن يضع خديوى مصر فى مرتبة الولاية العثمانية، بينما عدم وجوده كان برهانا محسوسا على جلوس الخديوى فى مصاف الملوك، وعلى استقلال مصر عن تركيا بما لها من علاقات بالدول الأجنبية، وخاصة بعد أن أصبحت احتجاجات الباب العالى حبرا على ورق (٤٠).

وفى برلين قبل أمير بروسيا الدعوة - لأن الملك كان مسنا ولا يستطيع تحمل مشاق السفر. أما فى فيينا فقد أعلنت الحكومة موافقتها على حضور حفلات الافتتاح وأعلن الامبراطور «فرانسيس» Francois Joseph أنه سيحضر بنفسه الاحتفالات وأنه سيتوجه أولا للقسطنطينية لزيارة السلطان ثم يتابع رحلته بعد ذلك للقدس ثم يتجه إلى مصر (٤١).

وأناب ملك هولندا شقيقه الأمير «هنرى» Henery وعينت الحكومة الروسية الجنرال «إجناتيف» Ignatiev سفيرها بالقسطنطينية لحضور الاحتفال. أما ملك اليونان فكان قد قبل الدعوة وكانت لديه الرغبة فى الحضور لمصر، إلا أن ظروف العداء بين الخديوى والسلطان حالت دون ذلك. وحتى لايساء تفسير زيارته لمصر فى القسطنطينية فقد أعلن عدوله عن هذه الزيارة. كذلك تجنب الأمير «أوسكار» شقيق ملك السويد والنرويج تلبيته الدعوة لنفس السبب. كما اعتذر «الجنرال جرانت» رئيس الولايات المتحدة الأمريكية عن الحضور. ووصل الأمير «أميدى» Amedée دوق بيدمونت للإسكندرية فى سبتمبر ١٨٦٩ فى أسطول إيطالى ممثلا للملك فيكتور عمانويل الثانى فى الاحتفالات، إلا أن الظروف اضطرت الأسطول لمغادرة مصر فى ٢١ أكتوبر، وبذلك لم يشترك فى حفلات الافتتاح (٤٢).

كذلك دُعى رجال العلم والكتاب والمحامون ورجال الصحافة والرجال البارزون وقد قدرت بعض المراجع المدعوين بحوالى ستة آلاف مدعو (٤٣)

كذلك حضر الحفل ممثلون لشركة «المساجيرى ماريتيم الفرنسية» وهى كبرى الشركات الملاحية فى فرنسا. وأركان حرب الأساطيل المتعددة وسفراء الدول وقناصلها (٤٤) فقد طلبت كل الدول من قناصلها تمثيلها فى حفلات الافتتاح (٤٥). وهكذا توافدت على مصر سفن من

جميع أنحاء العالم وغصت القاهرة بالمدعوين الذين تحملت الدولة نفقات مجيئهم وعودتهم لبلادهم بالدرجة الأولى. واصطفت أساطيل الدول بما فيها الأسطول المصرى فى ميناء بورسعيد الذى كان مزدانا بالأعلام والأنوار، كما زين حاجز الأمواج ببورسعيد وانطلقت الأنوار من قمة فنار بورسعيد (٤٦). وعن يوم الافتتاح يذكر «شارل رو» أسماء وجنسيات السفن المشتركة فى الاحتفالات وترتيبها فى عبور القناة، وقد بلغ عدد السفن الموجودة بميناء بورسعيد ثمانين سفينة من جنسيات مختلفة، منها خمسون سفينة حربية. وكانت هناك ست سفن حربية مصرية، وست فرنسية واثنتا عشرة سفينة انجليزية، وسبع سفن نمساوية، وخمس ألمانية وواحدة روسية وواحدة دانمركية واثنتان هولنديتان واثنتان اسكندنافيتان ومثلهما أسبانيتان، وفرقاطتان بريطانيتان كبيرتان. أما الأسطول الإيطالى فقد انسحب كما ذكرنا لمرض الملك، إلا أن ايطاليا بقيت ممثلة بسفن تجارية عديدة (٤٧).

ويرى الباحث فى ذلك العدد الضخم من السفن الحربية والتجارية مظاهرة عسكرية عالمية بميناء بورسعيد أقبلت من دول مختلفة لتثبت كل واحدة للأخرى أهمية قناة السويس لها، سواء من الناحية الاستراتيجية أو التجارية. فلم تكن إذن هذه المظاهرة البحرية العالمية وأركان حرب الأساطيل الذين توافدوا معها سوى مظهر من مظاهر الصراع السلمى الخفى لدراسة القناة على الطبيعة والمرور فيها والتأكيد على أهميتها بالنسبة للتجارة العالمية بين الشرق والغرب. وكانت دعوات الخديوى للاحتفالات فى الواقع بمثابة دعوة مفتوحة لإثارة أطماع الدول الاستعمارية فى مصر لأهميتها وغناها.

وقد كانت فرنسا ممثلة فى إمبراطورتها التى تصدرت الاحتفالات وكان ذلك يوحى بدور بارز فى الحفل، ففرنسا صاحبة المشروع، وهو

نتاج عبقرية فرنسية ودعم سياسى وأدبى فرنسى إلى أن أصبح المشروع حقيقة مؤكدة. أما انجلترا فكان أسطولها الحربى أقوى وأكبر الأساطيل الموجودة فى الاحتفال. أما بقية الدول مثل النمسا وألمانيا وإيطاليا والروسيا والدانمرك وهولندا والسويد والنرويج وأسبانيا وهى دول بحرية فاشتركت أساطيلها فى الاحتفال. وعندما اكتمل ذلك العدد الضخم من المدعوين ببورسعيد [٤٨] دوت المدافع من كل جهة إيذانًا ببدء الاحتفالات. وأقيمت فى بورسعيد ثلاثة سرادقات: واحد لأرقى الضيوف والثانى للعلماء المسلمين والثالث للمسيحيين [٤٩]. وقام بعض علماء المسلمين بإلقاء خطب وجيزة وتلاهم بعض القساوسة ، ثم توالى خطباء كثيرون، أشادوا بفضل فرنسا ودى لسبس لإتمام هذا العمل العظيم. ثم شرع فى الافتتاح وانتشر المدعوون يشاهدون الأعمال التى تمت على يد الشركة. وفى المساء مدت الموائد الفاخرة لستة آلاف مدعو وانتشرت الزينات وتجلل شاطئ آسيا وأفريقيا بالنور. ويصف «فريسينيه» الاحتفالات بقوله: «لقد كان الاحتفال بافتتاح القناة بالغًا فى البهاء والجلال بدرجة لم يعهد لها مثيل، وظهرت القناة فى ذلك اليوم وكأنها رمز السلام وشارة الاتحاد بين دول العالم وعدة من أقوى عدد الحضارة والمجد»، ثم يضيف: «ولأسباب عديدة اهتم دى لسبس وكذا وإلى مصر بدعوة كبار ممثلى دول العالم، وكان غرض دى لسبس التأكيد للعالم نجاح المشروع الذى لم يعترف بتحقيقه دهرًا طويلا، وأن يكون فى هذا الاعلان ما يصبو إليه التجار لجنى ثماره من ثروة واستثمار لأموالهم. كما أن إسماعيل أراد بهذا الاحتفال النادر أن يقدم لزائريه مثلا محسوسا على قدرته وعظمته، وعظمة مصر، وأن يأخذ مكانه بين الملوك، وفى نفس الوقت يدعم مركزه أمام الباب العالى بالإضافة إلى أنه كان يهدف أيضًا إلى تهيئة الأسواق المالية بأوروبا لقبول ما يحتاج إليه من قروض» [٥٠].

ومع ذلك فلم يحل كل هذا دون حدوث بعض المفاجآت التى كادت تودى بعظمة هذا الحفل وبهائه، إذ سرت شائعة فى الإسكندرية والقاهرة قبيل الافتتاح بأن القناة غير صالحة للعبور وأن حفلات الافتتاح قد أجلت وأن الامبراطورة قد رحلت لفرنسا وعاد إمبراطور النمسا لتريستا لأن صخرة كبيرة اعترضت طريق الممر المائى، وأن حريقًا هائلا دمر ستين منزلا بالاسماعيلية وأن المهندسين هربوا وأن دى لسبس فقد رشده وأن كبير المقاولين (المسيو لافاليه) صعق فانتحر يأسا(٥١).

والواقع أنه كان لهذه الشائعات جانب ضئيل من الحقيقة ومرجعه إلى أن عملية إجراء (مجسات) للقناة كان قد تقرر إجراؤها قبل الافتتاح بحوالى خمسة عشر يوما وتقضى بأن يمسح كل مائه وخمسين مترا من قاع القناة للتأكد من خلوه من عائق قبيل عبور قافلة الضيوف، وأثناء ذلك عثر على صخرة كبيرة وأبلغ دى لسبس فأسرع إلى مكان الحادث، وكانت الصخرة ترتفع خمسة عشر قدما عن قاع القناة تاركه فقط ما بين تسع أو عشر أقدام تحت سطح الماء، فأحضروا بارودًا من القاهرة وتم نسف تلك الصخرة (٥٢). وفى بورسعيد انفجر مخزن للصواريخ النارية وكاد يقضى على المدينة (٥٣). كذلك يذكر دى لسبس أنه فى المساء وعندما كان يقوم بعمل الترتيبات اللازمة مع قبطان ميناء بورسعيد، وبعد ترتيب كل شئ ، فوجىء فى منتصف الليلة السابقة على الاحتفال بنبأ جنوح سفينة حربية مصرية (لطيف) على بعد ثلاثين كيلومترًا من بورسعيد - بالقرب من القنطرة - بالمجرى الملاحى، فسدت القناة فأسرع دى لسبس إلى مكان الحادث بجميع المعدات لتعويمها، كما أرسلت سفينة تجارية مجهزة بالمعدات لنجدتها ولكنهم عادوا فى الثانية والنصف صباحًا دون تحريكها، وعلم الخديوى إسماعيل فى الساعة

الثالثة صباحًا بالنبأ وكان موجودا بالإسماعيلية لعمل الترتيبات اللازمة لاستقبال الملوك والرؤساء بالإسماعيلية عند وصولهم إليها، فغادرها على الفور عند سماعه لهذا النبأ بسرعة واستدعى دى لسبس على ظهر السفينة وكان قلقًا لأن تأجيل الاحتفالات سيؤكد الشائعات. فقام بإحضار ألف من البحارة المصريين الموجودين ببورسعيد والتابعين للبحرية المصرية للمساعدة فى عملية تعويم السفينة الحربية (لطيف) وكان مما قاله اسماعيل لدى لسبس أنه إذا لم يتمكن من تعويم السفينة فسيقوم بنسفها، وابتهج دى لسبس لتلك الفكرة التى لم يستطع ذكرها صراحة. لكن البحارة المصريين تمكنوا من إنقاذ السفينة الحربية وسحبت إلى القنطرة وانتظرت عبور القافلة وزينت بالأعلام استعدادا لإطلاق مدافعها تحية للإمبراطورة والقافلة [٥٤] ولعل هذه الحادثة توضح إلى أى مدى كان الخديوى على استعداد للتضحية بإحدى قطع الأسطول المصرى فى سبيل إنجاح الاحتفال، تلك الفكرة التى راودت دى لسبس ولكنه لم يستطع التصريح بها.

وهكذا بدأت السفن تعبر قناة السويس صباح يوم ١٧ نوفمبر ١٨٦٩ يتقدمها اليخت «إيجل» مقلا امبراطورة فرنسا (أوجينى). ويذكر ولسن (Wilson) فى كتاب «قناة السويس» أن الخديوى إسماعيل سمح للسفن العابرة فى القناة فى الأيام الأربعة الأولى من الافتتاح بالعبور مجانًا دون تحصيل رسوم المرور [٥٥].

وواصلت القافلة سيرها عبر قناة السويس، وعندما وصلت باخرة الامبراطورة بالقنطرة مارة بالفرقاطة المصرية (لطيف) وأطلقت هذه مدافعها ترحيبًا بالإمبراطورة ظنت ومن معها أن تلك السفينة الحربية انما وضعت هناك خصيصًا لتحيتها فأعجبت بالفكرة الجميلة وشكرت إسماعيل لرقة ذوقه [٥٦] واتجهت القافلة للإسماعيلية ، وعندما وصلت

الامبراطورة أوجينى للإسماعيلية وهى تقابل فى كل مكان بالتصفيق والهتاف أحست بالفخر والعظمة والتكريم للعلم الفرنسى إذ كانت تعتبر أن هذا العمل انتصار فرنسى، وانتصار لنفوذ فرنسا فى مصر والعالم. واجتاحت نفس الإمبراطورة مشاعر فياضة اضطرتها إلى مغادرة مكانها من الاحتفال وسمع بكاؤها من فرط التأثر ولم يكن ذلك بروعة الاستقبال وحده وإنما كانت تعتبره انتصارا لفرنسا (٥٧).

وفى الإسماعيلية أعد إسماعيل مرقصًا وملاهى ومباهج - ليس هنا مجال سردها تفصيلا - وكان الأهالى فى الإسماعيلية وعلى شواطىء بحيرة التمساح يحتفلون بهذه المناسبة ونزل المدعوون من سفنهم إلى الإسماعيلية حيث جرت احتفالات استمرت حتى ليلة ١٨ نوفمبر؛ ثم اتجهت القافلة بعد ذلك للسويس فوصلتها فى ٢٠ نوفمبر ١٨٦٩. وعندما وصلت الامبراطورة للسويس سارعت بإرسال برقية إلى باريس تنبئ زوجها: بأن الأمر قد انقضى وتم اجتياز قناة السويس، وكذا فعل بقية المدعوين، فأرسلوا برقيات لدولهم بهذا المعنى. ثم توجهوا جميعًا لتهنئة الإمبراطورة (أوجينى) على هذا العمل المجيد الذى تم على يدى (ذلك الفرنسى العظيم) (٥٨).

ولكن هذا فى الواقع قد كلف ميزانية مصر مبالغ طائلة فيذكر (دوان) بأن الخديوى إسماعيل أنفق على احتفالات القناة خمسين مليونا من الفرنكات كما قدره بأنه يعادل نصف دخل مصر السنوى (٥٩) إلا أن إلياس الأيوبى يبرر ذلك بأن الهدف من وراء ذلك يرجع إلى رغبة اسماعيل فى تأكيد استقلال مصر السياسى (٦٠).

والحقيقة أن ذلك الإسراف قد جرّ الخراب على مصر فقد أدت الأزمة المالية إلى ازدياد التدخل الأجنبى فى شئون مصر، وعندما

اشتدت الازمة المالية لجأ إسماعيل إلى بيع أسهم مصر في قناة السويس وكان ذلك بداية الطريق أمام انجلترا الذى قادها إلى احتلال مصر عام ١٨٨٢.

ولم تقتصر الاحتفالات على المظاهرة العسكرية البحرية التى أقيمت بهذه المناسبة، وإنما كان هناك جانب آخر له أهميته وهو المؤتمر التجارى الدولى الذى عقد أثناء الاحتفالات والذى اهتم بالجانب الاقتصادى للقناة وأثرها على التجارة الدولية.

إذ لفت مشروع قناة السويس إهتمام «الرابطة الدولية لتنمية التجارة» L'Association Internationale Pour le dévelopement du commerce وهى منظمة تكونت عند نهاية معرض باريس الدولى العالمى ١٨٦٧م، وهو المعرض الذى اشتركت فيه مصر بناء على دعوة الامبراطور نابليون وحضره إسماعيل شخصيًا حيث وصل باريس فى ١٦ يونيه ١٨٦٧ (٦١). ولقد أشادت صحيفة «Le Journal des Débats» بصداقة اسماعيل لفرنسا وخصوصا اهتمامه بالمشروع الكبير (قناة السويس). وهناك تقابل الخديوى مع مجلس إدارة شركة قناة السويس وكان بالعرض قسم خاص بشركة قناة السويس العالمية عرضت فيه نموذجًا مجسمًا للقناة وبرزخ السويس وموانى ومدن بورسعيد والإسماعيلية والسويس، ونموذجًا كبيرًا لمنطقة قناة السويس، وكذلك الآثار التى وجدت بالمنطقة عند عمليات الحفر. واجتذب قسم قناة السويس بالمعرض جميع الزوار وذلك ما ذكرته جريدة La Gazette de France الباريسية (٢٥ يونيه ١٨٦٧). وكان دى لسبس يشرح مشروعه بفخر فى المعرض (٦٢)، وعند نهاية المعرض قرر مؤسسو الرابطة المذكورة لتشجيع الغرف التجارية الأوروبية دراسة هذه الظاهرة الجديدة من جميع الوجوه

وتقديم مقترحاتهم بعد إجراء دراساتهم لكل الأسئلة المذكورة بعد التشاور فيما بينهم (٦٣) وهكذا بدأ اهتمام «الرابطة الدولية لتنمية التجارة» بهذا المشروع وتركزت دراساتهم حول التساؤلات الآتية:

١ ـ ماهى الأسواق والتسهيلات الجديدة التى سيفتحها طريق قناة السويس البحرى أمام التجارة الدولية؟ وما المشاريع التى لها الأولوية الملحوظة بالنسبة للمناطق الجديدة التى تكون معرفتنا بها ضئيلة والواقعة على سواحل البحر الأحمر وشرق أفريقيا؟

٢ ـ كيف يمكن الاستفادة من هذه القناة تجاريًا؟

٣ ـ ما هى وحدة قياس السفن؟ ومسألة حياد قناة السويس؟

وقد وافق أعضاء المؤتمر على أن تكون مصر مكان اجتماع ممثلى الغرف التجارية القادم، لأنه سيحضر لمصر شخصيات مشهورة للمساهمة فى حفلات افتتاح قناة السويس ومن ثم توافد أعضاء المؤتمر على القاهرة أثناء احتفالات الافتتاح فى شهر نوفمبر ١٨٦٩ (٦٤) ورحب بهم الخديوى بحرارة عند اجتماعهم بالقاهرة واستقبل مندوبى المؤتمر فى ٦ نوفمبر ١٨٦٩ ووعدهم بتقديم دعم ومساندة حكومته، وطلب الأعضاء أن يكون الخديوى رئيسًا للمؤتمر فقبل تلبية لطلبهم. وقد قامت هذه الرابطة بدراسة النقاط التى طرحت فى المعرض السابق مع إضافة: (إعفاء كافة البضائع المارة بقناة السويس من كل الضرائب وإعفاء السفن المحملة بالفحم من رسوم المرور ـ إنشاء منطقة حرة بالسويس ـ احترام الملكية الخاصة فى البحار) إلى جانب قرارات أخرى خاصة بظروف مصر التجارية، وبذل كل الجهود لإنجاز الدراسات الهيدوجرافية للبحر الأحمر، وطبع خرائط وبناء الفنارات (٦٥).

وعقدت جلسة فى ٨ نوفمبر ١٨٦٩ بقصر عابدين حضرها الخديوى إسماعيل وألقى الخديوى فى المؤتمر كلمة عن اقتصاد مصر تعرض فيها لمسألة إعفاء سفن نقل الفحم من رسوم المرور، أما بالنسبة لقانون الحمولة الخاص بشركة قناة السويس والرسوم على الفحم، فذكر أنها تمثل جزءا هامًا بالنسبة للميزانية المصرية وأن تلك الأشياء يمكن معالجتها بترتيبات خاصة.

أما بالنسبة لسوق البضائع الحرة فقد ذكر أنه سبق أن أبدى دى لسبس رغبته فى إنشاء ميناء حر (Port Franc) ببور سعيد، ولكن ظهر أن هذا المشروع غير عملى لاستحالة بقائه مناسبًا وأن موظفى الجمارك ليست لديهم دراية بالتجارة الدولية. وعرض الخديوى مسألة إصدار خرائط هيدروجرافية جديدة خاصة بالبحر الأحمر وذكر أن موضوع إقامة فنارات بالبحر الأحمر يدرس مع جميع الجهات المعنية. وعقدت الجلسة الأخيرة للمؤتمر فى ١٨ نوفمبر ١٨٦٩ بالإسماعيلية برئاسة (Gagern) - مدير الشئون التجارية بوزارة الخارجية بفيينا وممثل النمسا - وحضرها أعضاء جدد يمثلون الغرف التجارية لدول أوروبا (٦٦) وأعلن فى ختام المؤتمر (يوم ٢٤ نوفمبر ١٨٦٩) المنعقد بقصر عابدين، بعد أن صاغ أبحاثه فى عدة مواد التوصيات الختامية الآتية:

١ - من المرغوب فيه - وبناء على إعلان الحكومة المصرية - إعفاء كافة البضائع المارة بقناة السويس من رسوم المرور والضرائب.

٢ - من الضرورى اعتراف كافة الدول بحياد القناة دوليًا.

٣ - فى حالة الحرب يكون من الضرورى - حسب القانون البحرى - احترام الدول للملكية البحرية وأن يكون الحصار البحرى مقصورًا فقط على الأماكن التى بها تحصينات.

٤ ـ إن تطور التجار العالمية وتجارة مصر نتيجة لافتتاح قناة السويس يستتبع قيام حق الاستخدام التجارى على أسس جديدة وراسخة.

٥ ـ من المرغوب فيه ـ إزاء تطور تجارة أوروبا مع مستعمراتها فى الشرق ومرورها بقناة السويس ـ أن تعلن الدول الكبرى صراحة عن تدعيم المصالح المشتركة فى هذا العصر الإمبريالى.

٦ ـ يجب أن يتم وبسرعة حل مشكلة «وحدة قياس السفن» من أجل مصلحة التجارة، وإلى أن يتم التوصل لحل فإن المؤتمر يوصى باستخدام جداول الاستزالات التى يستعملها «مكتب الفريتاس الفرنسى»، كما يوصى فى نفس الوقت بقبول إجراءات استزال الفراغ الذى تشغله غرفة الآلات ومستودعات الفحم من حمولة السفينة البخارية أو السفن المشتركة.

٧ ـ يعتبر المؤتمر أن الشرط الأول لتطور الملاحة فى القناة هو تخفيض سعر الفحم، من أجل المصلحة العامة، أما السفن المحملة بالفحم تمامًا فيجب إعفاؤها كلية من رسوم المرور.

٨ ـ يوصى المؤتمر بأن السفن التى تصل فارغة إلى أى نقطة من القناة وتعود محملة مرة أخرى يجب أن تحتسب ذلك مرة عبور واحدة بالنسبة لرسوم المرور.

٩ ـ يجب أن تكون رسوم الميناء على السفن مناسبة ومعقولة.

١٠ ـ من المرغوب فيه، وتشجيعًا للتجارة العالمية، أن تقوم الحكومة المصرية بتسهيل عملية تعمير برزخ السويس وإيجاد أسواق ومخازن ومحلات وأسواق حرة.

١١ ـ من الضرورى بالنسبة للدول التى يهمها أمر الملاحة بالبحر الأحمر أن تطبع خرائط «هيدروجرافية» توضح مسالك البحر الأحمر.

ومن المهم أيضا إنشاء فنارات جديدة على جانبى هذا البحر، يحصل عنها رسوم معتدلة [٦٧].

ويرى الباحث أن توصيات هذا المؤتمر كانت أهم شىء بالنسبة لحفلات افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية. ذلك أن هذا المؤتمر تعرض لمسألتين، كانتا ومازالتا على جانب عظيم من الأهمية بالنسبة لقناة السويس:

١ ـ مسألة حرية المرور وحياد القناة.

٢ ـ مسألة رسوم المرور وتقدير حمولة السفينة. وكانت هذه أول مرة فى تاريخ القناة يعلن فيها حيادها فى مؤتمر دولى. فلم يكن هناك اتفاق من قبل بين الدول يقرر نظامها.

أما المسألة الثانية التى تعرض لها المؤتمر التجارى الدولى وهى رسوم المرور وتحديد طريقة قياس السفن، فهذه كانت منذ افتتاح القناة ولاتزال حتى اليوم، مثار خلاف ونزاع بين شركة قناة السويس والشركات الملاحية وحكوماتها ولم تبدأ الدول فى محاولة تسويتها إلا فى مؤتمر القسطنطينية الدولى للحمولة فى عام ١٨٧٣[٦٨].

وبمجرد فتح القناة نجد برقيات عديدة تهنىء دى لسبس وفرنسا من كافة أنحاء العالم حتى من انجلترا نفسها التى وقفت ضد المشروع أرسلت مهنئة أيضا. وفى نفس الوقت أرسل المدعوون بمجرد وصولهم إلى ميناء السويس يوم ٢٠ نوفمبر ١٨٦٩ برقيات إلى حكوماتهم عن هذا الحدث التاريخى ونشرت الحكومات هذا الخبر فى صدر نشراتها الرسمية، وعرف العالم كله فى هذا اليوم أن الشرق قد اتصل بالغرب وأن مصر العظيمة واسطة هذا التعارف الإنسانى الاجتماعى[٦٩].

ففى أوروبا أعلن الامبراطور نابليون الثالث عند افتتاح البرلمان الفرنسى فى ٢٩ نوفمبر ١٨٦٩ (٧٠):

«فى هذا الوقت الذى تجمع فيه أمريكا بين المحيط الهادى والمحيط الأطلسى بسكة حديد طولها ألف فرسخ، وتحاول العقول ورؤوس الأموال أن تصل بين أجزاء المعمورة المتنائية بعضها ببعض بشبكة من المواصلات الكهربائية، كذا عما قريب تصافح فرنسا إيطاليا عبر النفق الذى يخترق جبال الألب، وكذلك اختلطت مياه البحر المتوسط بمياه البحر الأحمر بواسطة قناة السويس. وأوروبا كلها كانت ممثلة فى حفلات الافتتاح لهذه المنشأة الكبرى، وإذا كانت الإمبراطورة تخلفت عن حضور افتتاح جلسة البرلمان اليوم فذلك لأننى حرصت على سفرها إلى بلاد تفوقنا عليها من قبل بحد السيف، ووجود الإمبراطورة هناك ليس إلا تعبيرًا عن عواطف فرنسا نحو عمل يرجع الفضل فيه إلى مثابرة وعبقرية أحد أبناء فرنسا»(٧١). ولعل ذلك يفسر لنا سر بكاء (أوجينى) فى الإسماعيلية.

وعلق برلمان أسبانيا فى إحدى جلساته على ذلك الحدث بقوله: «إن الإنسانية لمدينة لدى لسبس بالفضل»(٧٢).

أما إمبراطور النمسا فقد ألقى خطابا فى قاعة النواب - بعد عودته من احتفالات القناة - قال فيه:

«إن هذا العمل الذى شرف النبوغ الفرنسى وأعلى من قدر السيد دى لسبس مؤسس القناة، يساعد تجارتنا الواسعة وصناعتنا المتطورة على النهوض، فشجعوه ما أمكنكم إلى ذلك سبيلا...»(٧٣)

كذلك حرصت حكومة الهند الاستعمارية على إرجاع الفضل للفرنسيين وذلك فى برقية بعثت بها إلى دى لسبس يوم الافتتاح. أما فى

وزارة الخارجية البريطانية فقد أرسل اللورد كلارندون برقية نصها: إلى المسيو دى لسبس «سيدى، لقد كان للخبر الذى أذيع فى انجلترا فى الأيام الأخيرة عند افتتاح قناة السويس وقع عظيم أشاع السرور والغبطة بيننا، وإننى إذ أبعث إليكم بتهنئتى وإلى شعب وحكومة فرنسا اللذين قدما لكم صادق العون والتأييد، فإننى بذلك أعبر عن عواطف جميع المواطنين الانجليز. وعلى الرغم من مختلف العقبات التى صادفتكم فقد كافحتم لتذليلها والتغلب عليها، وهى العقبات التى ترجع بطبيعة الحال لظروف مادية واجتماعية لم يكن من الميسر معها إدراك كنه هذا المشروع، ولم يكن لديكم من وسائل التغلب على الصعاب إلا عبقريتكم الفذة. وفى النهاية نلتم لقاء صبركم الذى لا ينفد وعزمكم الذى لا يكلّ خير الجزاء، وإننى لسعيد بأن أكون المعبر لشخصكم عن تهنئة حكومة حضرة صاحبة الجلالة الملكة على خلق طريق جديد يصل الشرق بالغرب، كما أهنئكم على ما حققته بذلك من منافع سياسية وتجارية ترجوها من وراء هذا المجهود»(٧٤).

كذلك هنأ جلادستون - رئيس الوزارة البريطانية آنذاك - دى لسبس، فرد على تهنئته مذكرًا جلادستون، بأنه عندما زار بريطانيا مبكرًا قال له جلادستون: (لاتشغل نفسك بالمشاكل التى ستواجهها من جانب بلادنا أو من بلاد أخرى وواصل عملك بتصميم، وعندما تنجح ستكون قناة السويس مفيدة لانجلترا وعندئذ ستلقى التأييد فى بلادنا، وهنا ستلقى فخار التتويج بالعظمة) (٧٥).

وكان سفر دى لسبس إلى لندن للتأثير على الرأى العام البريطانى وتحويله لمصلحته إزاء مشروعه، وإقناعهم بأن القناة ستكون مصدر الغنى والثروة والعظمة لهم: (٧٦)

" .. et que le Canal sera pour eux la richesse, la gloire, le salut Commercial".

وبالغت انجلترا التى وقفت ضد المشروع في البداية في تكريم دى لسبس فاستضافته في يونيه ١٨٧٠ فى لندن وليفربول وأعدت له الولائم والحفلات، وفى ليفربول خطب رئيس الغرفة التجارية وأثنى عليه، وفى ٤ يوليو أقام الدوق (سذرلاند) "Sutherland " مأدبة كبرى وكان الخطيب الذى وقف بين يدى دى لسبس فى تواضع و إجلال هو (جلادستون) رئيس الحكومة.

وأقام اللورد (مير) Lord Maire فى ٦ يوليو ١٨٧٠ حفلا آخر تبودلت فيه الخطب والكلمات الرنانة قال فيه: (إن مهندسينا قد أخطئوا وكان دى لسبس على حق وأصبحت قناة السويس الآن حقيقة).

وفى يوليو من نفس العام أقاموا لدى لسبس حفلا فى قصر (كريستال) حيث أطلقوا فيه الألعاب النارية التى مثلت شكل قناة السويس وكتبوا بأحرف من نور تلك العبارة : «إلى دى لسبس تهدى انجلترا تهانيها القلبية».

وكان خطيب الحفل ولى بريطانيا الذى منح دى لسبس ميدالية ذهبية باسم: (جمعية تشجيع الفنون والصناعة والتجارة). وذكر الأمير فى خطبته ٧/٩: (أن بريطانيا لن تنسى أبد الدهر أنك صاحب الفضل فى نجاح أكبر مشروع ستصل به مصالح البلاد التجارية وكذا ارتباطها بمحمياتها فى الشرق على أحسن ماترجوه، وأرجو أن تكون الأمة الانجليزية قد برهنت لك أثناء مقامك بين ظهرانيها على ما تكنه لعملك العظيم من تقدير، فإن هذا المشروع يعد الآن وفى المستقبل فتحا لبلادنا)[٧٧]

كذلك أعلن جلادستون لدى لسيمں نبأ إنعام الملكة فكتوريا ـ ملكة انجلترا ـ عليه بالوشاح الأكبر من نيشان الهند فى ١١ يوليو ١٨٧٠،

واجتمع البرلمان فى انجلترا وقرر منحه لقب مواطن (لمدينة لندن) ووصفه بكل صفات الشرف والبطولة.

أما الصحف البريطانية فقد أشادت بالثناء والمديح على جهود دى لسبس، فذكرت صحيفة التيمز «The Times» بأن دى لسبس (هازم الصعاب: «Vainqueur de tous les obstaclès » والسيد الذى تدين له بريطانيا بمستقبلها.) (٧٨)

وهكذا نرى بريطانيا غداة افتتاح قناة السويس تغير من (تكتيكها) وتكرس كل جهدها لوضع يدها على هذا العمل الذى لم تستطع معارضتها إياه من إعاقة تحقيقه، حيث بدأت أول الأمر بإثارة المنازعات مع الشركة. ونجد دزائيلى يذكر غداة الافتتاح: (يجب أن نعترف أنه بدلا من معارضتنا لهذا العمل العظيم الذى قام به دى لسبس، فإنه حرى بنا أن نشارك فيه، وإن الحكومة البريطانية ليس أمامها إلا هدف واحد هو احتكار القناة) «Accaparer le canal» (٧٩)

من ذلك نرى أن كل الفضل والجهد إنما أرجع إلى دى لسبس وفرنسا، أما دور مصر وشعب مصر وما قدمته من تضحيات مادية وبشرية لها الدور الرئيسى فى إتمام هذا المشروع، فإنه للأسف لم يحظ بأى تقدير أو عرفان من تلك الدول. إلى جانب ذلك فقد خرج الخديوى صفر اليدين مثقلا بالديون لم يحقق أيا من أطماعه من وراء المشروع بل ازدادت الأزمة بينه وبين الباب العالى.

إذ ما كاد السلطان يعلم برحيل ضيوف إسماعيل عن البلاد غداة الاحتفال بافتتاح قناة السويس، حتى أرسل إليه فى أواخر نوفمبر ١٨٦٩ - على يد مندوب سام - بلاغا نهائياً فى شكل فرمان أمره بمقتضاه بالخضوع حالا لأوامره، ومنها الامتناع عن عقد القروض إلا بتصريح

سلطانى، فغضب إسماعيل وأعلن أنه لن يقبل ذلك، فنصحه (السير هنرى إليوت) بتجنب كل إجراء يضعه فى موضع التحدى للسلطان ويرغم الباب العالى على اتخاذ إجراءات أكثر خطورة. وقد وردت إشارات برقية من سفراء انجلترا وفرنسا والنمسا بالآستانة تشير عليه باللين مؤقتاً، وإظهار شىء من الامتثال للأوامر المرسلة إليه، فرأى إسماعيل نفسه مضطرا لمواجهة الباب العالى وحيداً بعد إنفاقه مبالغ طائلة فى حفلات الافتتاح وفى مشروع القناة نفسها. فاضطر إسماعيل آخر الأمر للموافقة على تلاوة الفرمان فى ٩ ديسمبر ١٨٦٩ وبسرعة فى ميدان القلعة بحضور المندوب العثمانى، وأرسل إسماعيل برسالة للصدر الأعظم يخبره فيها بقبوله الفرمان. وسر عالى باشا لقراءة الفرمان رسمياً بالقاهرة وصرح للسفراء بأن الحادثة المصرية قد انتهت، وأبدى ممثلو الدول سرورهم لانتهاء تلك الأزمة التى استمرت ستة أشهر من يوليو إلى ديسمبر عام ١٨٦٩ (٨٠). وهكذا أظهر الخديوى إسماعيل امتثاله ليتجنب أى عمل يزيد غضب الباب العالى عليه. وقال إسماعيل فى حديث له مع قنصل إيطاليا بمصر «طويت العلم ولكنى لا أخفيه، وسأنتظر الأحداث، وإلى أن تقع أعد بلادى لمواجهة المستقبل (٨١)».

بدأ إسماعيل يتجه وجهة أخرى بعد فشله فى الحصول على تأييد فرنسا وانجلترا لاستقلاله بمصر وهو الذى كان يرجو أن يتحقق من وراء مشروع قناة السويس الذى ظن أنه سيعطى لمصر مركزاً دولياً جديداً، ومن ثم بدأ يعتمد على قوى أخرى وهى الروسيا والولايات المتحدة.

فما إن رحل مندوب الباب العالى بعد تلاوة فرمان ٢٦ نوفمبر ١٨٦٩ حتى صدرت الأوامر بتسليح وتقوية النقاط الضعيفة من السواحل، وأرسلت المدافع والذخائر وكل ما يلزم التحصينات إلى قلاع دمياط

وقناة السويس، وأقيمت الاستحكامات عند مدخل القناة، وحشد الجنود على شواطئ البلاد والموانى ولا سيما الإسكندرية، وأحضر إسماعيل ضباطاً أمريكيين كمدربين عسكريين للجيش المصرى، وكان الدافع من وراء تجنيد هؤلاء الضباط الأمريكيين دون غيرهم من الفرنسيين والبروسيين والإنجليز هو اعتقاد إسماعيل بأن الولايات المتحدة ليست من الدول ذات الأطماع فى مصر، وأنهم من القوة بحيث تمكنوا من طرد الفرنسيين من المكسيك، فلابد إذن أن ينجحوا فى تدريب جنوده تدريبا جيدا وبأقل التكاليف. وكان إسماعيل يبرر مسلكه هذا بأنه يدافع عن نفسه بعد تفكير الآستانة فى خلعه (٨٢).

إلا أن هذا الاتجاه من جانب إسماعيل أثار قلق انجلترا ومخاوفها. ففى ٢٧ أبريل ١٨٧٠ أبلغت الحكومة الإنجليزية قنصلها فى مصر «ستانتون» أنه قد نما إلى علمها أن - الخديوى يبتاع أسلحة من الولايات المتحدة، ويبرم عقودًا لاستخدام ضباط أمريكيين بدلا من الأتراك، وأن الحكومة الروسية ليست فقط على علم سابق بنشاط الخديوى بل تبتاع هى الأخرى لحسابها الخاص أسلحة كثيرة من الولايات المتحدة. وواضح من هذا القول أن انجلترا تخشى تدخل الروسيا إذا وقعت الحرب بين الخديوى والسلطان لتستفيد من ذلك على حساب الإمبراطورية العثمانية.

وقد ذكر القنصل البريطانى «ستانتون» فى رسالة إلى كلارندون من الاسكندرية بتاريخ ٢٧ مايو ١٨٧٠ أن الخديوى قد نفى أنه له أى علاقة بالروسيا (٨٣).

ولكن انجلترا وفرنسا كانتا فى ريب من سلوك الخديوى إزاء تسليح الجيش المصرى وتحصين الموانى وقناة السويس، فقد صرح (إميل إليفيه) - رئيس وزراء فرنسا - لنوبار فى ١٧ مايو ١٨٧٠: « قل لسموه

باسمى كصديق أن هذه الأسلحة تثير القلق، وأن الحكومة - ولاسيما الإمبراطور - لا يرغب فى تعقيد الأمور، وأن هذه الأسلحة توهن مكانة الخديوى بدلا من أن تعززها». كذلك صرح لورد «ليونز» لنوبار بأنه إذا لم تحل مسألة التسليح فقد تسفر عن متاعب وتعقيدات جديدة لا ترغب فيها أوروبا[٨٤].

وصرح الدوق (جرامونت) «Duc de Gramont» وزير خارجية فرنسا لدى لسبس فى ١٧ مايو سنة ١٨٧٠ أن «الخديوى إسماعيل قد عقد اتفاقا مع الولايات المتحدة يحصل بمقتضاه على خمسين ضابطاً، وأنه أوصى بسفن حربية وطوربيدات، وأنه قد عقد العزم على أن يرفع علم الثورة على السلطان، وأن فرنسا على الرغم من صداقتها لخديوى مصر لا يسعها أن تؤيد هذه الخطة وستضطر إلى أن تنحاز إلى انجلترا وبقية أوروبا. فإذا وقع ما يخشى فإن أمريكا ستكون بعيدة والخسارة لا تقع على مصر أو على قناة السويس بل على الخديوى نفسه» [٨٥].

عندئذ رأى إسماعيل أن يبرر موقفه فصرح (لستانتون) بأن هدفه هو وضع البلاد فى حالة دفاع لكى يتمكن من المقاومة إذا فكر الباب العالى فى عزله، كذلك برر تسليح السواحل بأنه كانت توجد فى مصر قبل عام ١٨٤٠ تحصينات تعدها الحكومات وفقاً لتقدم العلوم، ووجود الضباط الأمريكيين فى مصر لا يتضمن إجراء شاذاً بحكم أن تركيا نفسها فيها ضباط أجانب، ولكى يثبت إسماعيل للقنصل حسن نواياه صرح بأنه قد أصدر أمرا بوقف إرسال ما تبقى من المدافع فى الخارج[٨٦].

وهكذا أسهم افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية فى رفاهية العالم وجلب المتاعب فى نفس الوقت للخديوى، الذى فشل فى تحقيق أهدافه من المشروع وغرق فى الديون التى وقع عبئها على شعب مصر.

هوامش

(١) عبدالعزيز محمد الشناوى، قناة السويس والتيارات السياسية التى أحاطت بإنشائها، جـ١. ١٩٧١ ـ معهد البحوث والدراسات العربية ص٢١.

(2) Hallberg, Charles, The Suez Canal, London 1930, pp. 216 - 217.

(٣) فوجى إلى الخارجية الفرنسية ١٨ يونيه ١٨٧٢ نقلا عن: جورج جندى وجاك تاجر. إسماعيل كما تصوره الوثائق الرسمية ص٤٣.

(4) Sammarco Angelo, Histoire de L'Egypt Moderne, Tom II p. 169.

(٥) كانت هناك رحلة سابقة لرحله إسماعيل لأوروبا. فقد سافر فى ١٨٦٧/٥/١٠ وزار خلالها فرنسا وانجلترا وتركيا وكانت بمناسبة حضور المعرض الدولى بباريس عام ١٨٦٧.

وبالنسبة لرحلة إسماعيل إلى أوروبا عام ١٨٦٩ وتدهور العلاقات المصرية التركية بسببها فإن الوثائق الدبلوماسية بخصوص هذه الرحلة كثيرة منها وثائق فرنسية وبريطانية ونمساوية.. الخ، راجع هامش كتاب سامارکو:

Ibid. P. 170

(6) Douin, G. Histoire du Regne du Khédive Ismail. Tom. II. Le Caire, 1937. P. 319, Cf. Zananiri, Le Khidive Ismail et L'Egypte. alex., 1923. P 79

انظر أيضا:

Sammarco, Op. Cit. P.170

(7) Lord Kinross, Between Two seas P. 236.

وراجع أيضا: أحمد عبدالرحيم مصطفى. علاقات مصر بتركيا ص١١٦.

(٨) أحمد عبدالرحيم مصطفى - علاقات مصر بتركيا - نقلا عن محفظة رقم ٤٥ معية تركى ملخص الوثيقة رقم ٢٣٦ الصادرة فى ٢٤ صفر ١٢٨٦.

(9) Sammarco, Op. Cit. PP.171 - 172.

وانظر أيضا: أحمد عبدالرحيم - مصر وتركيا ص١١٦ - ١١٨.

(10) Sammarco, Op. Cit. P. 172, Loliée,Frédéric vie D'une Impératrice paris, 1918. p.218.

وانظر أيضـا: مصطفى الحفناوى: قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة - الجزء الأول، القاهرة ١٩٥٧ ص٢٧٣.

(11) Lord Kinross, Between two seas, the creation of the suez Canal, London. 1968, p. 237.

(١٢) شركة Penisular and Oriental Company وكان اسمها حين تأسست سنة ١٨٣٧ شركة Peninsular com ولما أنشئ الخط الملاحى الجديد سنة ١٨٤٠ من ميناء السويس إلى الهند والشرق الأقصى اتخذت اسم P & O راجـع الفصل الثانى.

(١٣) إلياس الأيوبى : عصر إسماعيل - الجزء الأول - ص٤١٤.

(14) Lord Kinross,. Op. Cit, P. 236.

وانظر أيضا:

Sammarco, Op. Cit., p. 192.

(١٥) أحمد عبدالرحيم - مصر وتركيا ص١٢٥.

(١٦) كرابيتيه، بيير: إسماعيل المفترى عليه، ترجمة فؤاد صروف، القاهرة - دار النشر الحديث ١٩٣٣ - ص ١٩١، وراجع أيضا: محمد فؤاد شكرى: مصر والسودان فى القرن ١٩، القاهرة، دار المعارف ١٩٦٣، ص١٠٢ ويذكر أن المقصود ببعض البلدان العثمانية النائية هى: تونس أو طرابلس الغرب.

(١٧) محمد فؤاد شكرى - مصر والسودان ص١١٠.

(18) Sammarco, Angelo, Op. Cit pp 175 - 6.

(19) Ibid. P. 176.

(20) Ibid.

وراجع أيضا - محمد فؤاد شكرى - مصر والسودان ص٩٩ - ١٠٣.

(21) Leliée, Frederic. op. Cit, pp. 219 - 220.

(22) Douin; C., Op. Cit, pp. 416 - 417.

وراجع: أحمد عبدالرحيم مصطفى - علاقات مضر بتركيا فى عهد إسماعيل - دار المعارف ١٩٦٧ - ض١٢٨ - ١٣٩.

(23) Kinross, between two seas, Lond. 1968. pp. 241 - 2.

وراجع أيضا أحمد عبدالرحيم مصطفى - مصر وتركيا ص١٣٩ - ١٤٠.

(24) Douin, G. Op. cit., P. 444. Cf; Kinross, Op. Cit., P. 241.

وراجع أيضا: إلياس الأيوبى - عصر إسماعيل جـ١ ص٤١٨.

(25) Sammarco, Op. Cit, P. 176.

وراجع كلاً من : محمد فؤاد شكرى - مصر والسودان ص١٠٠ - ١٠١، أحمد عبدالرحيم - مصر وتركيا ص١٢١.

(٢٦) محمد فؤاد شكرى - مصر والسودان ص١٠١.

(27) Douin, Op. Cit, pp. 422, 423, 430.

وأحمد عبدالرحيم - تركيا ومصر ص١٤٠ - ١٤١.

(28) Sammarco, Op. Cit, P. 180.

(29) Ibid.

(٣٠) إلياس الأيوبى - عصر إسماعيل حـ ١ ص٤١١ - ٤١٢، ويذكر الأيوبى أن من أمثلة الكتب التى ظهرت فى تلك الفترة وتداولها الناس وتؤيد وجهة النظر التركية: مصر حسب معاهدات ١٨٤٠ - ١٨٤١، لبرديانو، مصر وتركيا - لجاى لساك، ومسألة باشا مصر - للوكفتش Lucovich - والخلاف المصرى التركى للورى.

وراجع - أحمد عبدالرحيم مصطفى - مصر وتركيا ص١١٩.

(٣١) مصطفى الحفناوى - قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة حـ١ ص٣٧٣ - ٣٧٤.

(٣٢) إلياس الأيوبى، عصر إسماعيل حـ٢ ض٤٨٦.

(٣٣) بالنسبة لحفلات الافتتاح توجد مراجع عديدة عن هذا الموضوع منها:

Canal de Suez, Invitation a l'inaugeration, dess No 19/9 et fetes de l'inauguration do 19/8. (وثائق عابدين).

- Douin. G., Tom II, Op. Cit., pp 451 - 475.

- Sammaroco, Angelo, Tom III, Op. Cit., pp. 191 - 206.
- De Lesseps, Lettres, Journals et documents ponr servir a' L'historie du Canal Vol. No. 5pp. 319 - 351.
- Itineraire des invités aux fétes d'inauguration du Canal de Suez.
- Nicole, Inauguration du Canal du Suez.

(وبه صور الاحتفالات)

ويذكر ساماركو فى هامش كتابه جـ٣ ص١٦٢ ـ ١٩٣ بوجود وثائق بأرشيف فرنسا عن هذا الموضوع:

Archives Nationales du Minstere des Affairs Etrangéres. Egypte 46, F. 258

إلياس الأيوبى ـ عصر إسماعيل جـ١ ص٤١٨ ـ ٤٤٥.

(34) Frederic de Cóninck, le Canal de Suez aprés l'inauguration. Paris, Octobre 1869, p 7.

(35) Fitzgerald, Percy, The great Canal at Suez, London 1876, Vol. II P. 35.

وفى الواقع فإن دى لسبس لم يكن له فضل فكرة إنشاء قناة السويس، راجع رسالة الماجستير القيمة تأليف محمود صالح منسى «مشروع قناة السويس بين أتباع سان سيمون وفرديناند دى لسبس» دار الفكر العربى ١٩٧١. يوضح فيها علاقة دى لسبس بالسان سيمونيين وجمعية الدراسات الخاصة بقناة السويس وانفصاله عنهم. والجهود الفنية والدبلوماسية من أجل شق طريق مائى فى برزخ السويس حتى سنة ١٨٥٦.

(36) Fitzgerald, Op. Cit. P. 17; Charles Roux, Tom I. Op. Cit. p. 383. Hallberg, Op. Cit. pp. 213 - 4, Lord Kinros, Op. Cit., pp. 232, 5. zananiri, G, Le Khedive Ismail. Alex. 1923, p. 79.

أما (سماركو) فقد أورد فى كتابه جـ٣ تاريخ مصر الحديث ص١٩١ الفصل التاسع ـ أن ربط البحر المتوسط بالبحر الأحمر تم فى ١٥ ابريل ١٨٦٩ ـ وهذا خطأ ـ وصحته ١٥ أغسطس ١٨٦٩. كذلك وقع عبدالرحمن الرافعى ـ عصر إسماعيل جـ١ ص١٠١ فى خطأ تحديد التاريخ فذكر أن التقاء مياه البحر الأحمر بالأبيض تم فى نوفمبر ١٩٦٩.

(37) Douin, Tom II, Op. Cit., pp. 431.

(38) Charles Roux, Tom. I, Op. Cit. pp. 383 - 4.

وكانت أبعاد القناة عند الافتتاح: الطول ١٦٢,٢٥٠ كم - العمق: ٨ أمتار - العرض عند القاع ٢٢ مترًا - العرض عند مستوى سطح الماء ٥٤ مترًا - الغاطس المسموح به للسفن العابرة ٦,٧٨ مترًا = ٢٢,٢٥ قدمًا.

(39) Douin, G., Op. Cit., p. 432 - 3, 435.

وراجع أيضا: Sammarco, T. iii, Op. Cit., p. 433 .

(٤٠) إلياس الأيوبى، عصر إسماعيل جـ١ ص٤١٧ ـ ٤١٨.

(41) Douin, Op, Cit; P. 433.

(42) Douin, Op. Cit., P. 434.

(43) Ibid.

(٤٤) إلياس الأيوبى - عصر إسماعيل جـ١ ص٤٤٧.

(45) Zananire, Op. Cit, P. 81.

(46) Fitzgerald, Op.Cit., Vol. 2p. 36.

وراجع أيضًا إلياس الأيوبى جـ١ ص٤٢٠ - لم أورد تفاصيل حفلات الافتتاح التى أسهبت فى وصفها المراجع والمجلات العديدة السابق ذكرها.

(47) Roux, J. C.,Op. Cit, T2 pp. 395 - 6.

ذكر شارل رو فى هامش ص٣٩٥ - ٦ أسماء السفن وجنسياتها وترتيب دخولها القناة . راجع أيضا:

Douin, Op. Cit., p. 452, Cf. Kinross, op. Cit.p. 245.

(٤٨) كان برنامج الاحتفالات يقضى بقضاء خمسة أيام فى القاهرة، ٢٤ يومًا فى رحلة نيلية لزيارة معالم الوجه القبلى وآثاره وأصدر اسماعيل كتيبا خاصا ببرنامج احتفالات افتتاح قناة السويس فيه تفاصيل برامج الضيافة فى الأيام السابقة على الاحتفال: فى اليوم الأول نزهة فى داخل المدينة وزيارة الأسواق، والثانى: زيارة المساجد والقلعة. أما الوجه القبلى فزيارة الآثار الفرعونية ومدن الوجه القبلى راجع تفاصيل الاحتفال فى كتاب:

Itinéraire des Invités aux fêtes d'inauguration de Canal de Suez.

ويذكر الكاتب الصحفى «آلان مورهيد» فى كتابه عن النيل الأبيض: أن تدابير اسماعيل لافتتاح القناة مثل بذخ هارون الرشيد. وأعدت ذخيرة من الصواريخ

النارية لتحية الافتتاح. واستدعى من فرنسا وإيطاليا ٥٠٠ طباخ و١٠٠٠ خادم لتقديم الطعام لستة آلاف ضيف، ووفرت أحسن الخمور وأغلى الأطعمة دون حساب. راجع:

Moorhead, Alan, The White Nile. Penguin Books. London 1963. p. 147,

(49) Moorhead, Op. Cit, P.147; Cf. zananir., Op. Cit, P. 85

(50) Freycinet, La Question d'Egypte. Paris. 1904 pp. 127 - 128, Cf. Adam, Juliette, L'Angleterre en Egypte. Psris. 1922, p. 25.

(51) Etienne Micard, Le Canal de Suez et la Génie Francais (Paris 1922, pp.156 - 167).

وراجع أيضا: إلياس الأيوبى. عصر إسماعيل جـ١ ص٤٣٠ - ٤٣١.

(52) Fitzgerald, Vol II Op. Cit. pp. 23 - 27.

وانظر: Charles, Roux, T. ii, Op. Cit pp. 394 - 5.

وانظر إلياس الأيوبى. جـ١ ص٤٣٠ - ٤٣١.

(53) Moorhead, Op. Cit p. 147.

(54) Fitzgerald, T. II Op. Cit. pp. 29 - 32.

وانظر أيضا: Lord Kinross, Op. Cit. P. 247.

وراجع أيضا: Sammarco, Tom Ill Op. Cit. p. 196.

وراجع إلياس الأيوبى. عصر إسماعيل جـ١ ص٤٣٢ - ٤٣٣.

(55) Wilson, Op Cit, PP. 196.

(٥٦) إلياس الأيوبى. عصر إسماعيل. جـ١ ص٤٣٢ – ٤٣٣.

(57) Fitzgerald, Vol. ii. Op. Cit. ppp. 39 - 40.

(٥٨) إلياس الأيوبى. عصر إسماعيل جـ١ ص٤٤٠ – ٤٤١.

(٥٩) Douin, ii, Op Cit p. 418 . ويذكر عبدالرحمن الرافعى فى كتابه عصر إسماعيل جـ١ ص١٠١ أن نفقات الاحتفال بلغت على أصح تقدير ١,٤٠٠,٠٠٠ جنيه، أما إلياس الأيوبى. إسماعيل جـ١ ص٤٤٢ فيقدر نفقات الاحتفال فيما بين مليونين وثلاثمائة ألف جنيه انجليزى وأربعة ملايين جنيه، أما الدكتور محمد صبرى فيقدر نفقات الاحتفال بحوالى مائة مليون فرنك، راجع كتابه:

Sabry, M. L'Empire Egyptien sous Isamail 1863 - 79. Paris 1933p. 148.

(وهو موجود بمكتبة الآداب بالإسكندرية تحت رقم B ـ 4473)

(٦٠) إلياس الأيوبى ـ عصر إسماعيل جـ١ ص٤٤٤ ـ ٤٤٥. (61) Douin, G, Op. Cit, pp. 1 - 26; Sammarco, A, T. ii, Op. Cit. pp 166 - 70.

وراجع أيضا: إلياس الأيوبى جـ٢ ص٢٣ عن معرض باريس الدولى عام ١٨٦٧. هذا ويوجد بمكتبة بلدية الإسكندرية كتاب خاص عن مصر بمعرض باريس:

Charles Edmond, L'Egypte á L'Exposition universelle de paris 1867. Paris 1867.

(62) Roux Op Cit. T. j. P. 382.

وانظر أيضا: Douin, T. ii, Op. Cit. pp. 1 -26.

كانت هذه أول رحلة لإسماعيل لأوروبا وتوجه بعد زيارته لفرنسا إلى لندن وهناك استقبل بحرارة ورحبت به الدوائر التجارية وملاك السفن وأصحاب مصانع الغزل والنسيج البريطانيون.

(63) Douin, G., Tom ii, P. 494.

(٦٤) من أعضاء المؤتمر: «وزير الزراعة والتجارة الإيطالى: Minghetti ـ البارون دى جاجرن De Gagern (مستشار بالمحكمة العليا) ومدير الشئون التجارية بوزارة الخارجية بفيينا مندوبا عن النمسا والمجر ـ Kendell ممثلا لاتحاد شمال المانيا ـ Munch Roeder قنصل عام السويد والترويج بالإسكندرية ممثلا لمملكة اسكندنافيا المتحدة ـ de Saavedra مدير عام الأشغال العامة والزراعة والصناعة بمدريد ممثلا لأسبانيا وTorelli وزير التجارة سابقا للمملكة الإيطالية، ومبعوثو الغرف التجارية للبلاد الآتية: Steltin (ببولندا حاليا) ـ بودابست ـ فيينا ـ هامبورج ـ روتويل Rotweil ـ تريستا أنفرس ـ الطونا Altona (بالولايات المتحدة) مانشستر ـ ليباخ ـ بون ـ المتز OImutz (بالمانيا) ـ برشلونة ـ مرسيليا ـ زتيا Zittau بالمانيا ـ فيوم Fiume (ميناء يوغوسلافى حاليا وسابقا تابع لإيطاليا) راجع: Douin ii p. 495

وكان هؤلاء الأعضاء تحدوهم الرغبة فى زيارة مصر لمشاهدة معالمها التاريخية.

(65) Douin, ii. P. 495.

(66) Ibid. P. 495 - 7.

(67) Douin, G., T. ii, Op. Cit., pp. 498 - 500' Cf.

Kinross, Op. Cit. pp. 248 - 9.

ويذكر أن دى لسبس ترأس إحدى جلسات المؤتمر وتحدث فيها عن مشكلة المحاكم المختلطة.

(٦٨) راجع بالتفصيل الفصل الثانى من الباب الثانى عن مشكلة رسوم المرور ومشكلة حياد القناة فى الباب الرابع ـ الفصل الأول.

(69) Ch. Ronx, T. i. p. 401, Jnlliette, A. Op. Cit, P. 26.

(٧٠) ورد خطأ فى كتاب ـ مصطفى الحفناوى، مشكلات قناة السويس جـ١ ص٢٧٥ ـ بأن تاريخ افتتاح البرلمان ٢٩ مايو ١٨٦٩ وصحته ٢٩ نوفمبر ١٨٦٩.

(71) Ch. Roux T. i. p. 401.

(72) Ch, Roux. Op. Cit. 401. Cf, A Dam Julliette, Op. Cit, p. 26.

(73) Ch. Roux, T. i. pp. 401 - 2.

وانظر أيضا الحفناوى ـ مرجع سبق ذكره جـ١ ص٢٧٥ ـ ٢٧٦. (بالنسبة لتهنئة دول العالم لدى لسبس وفرنسا بعد الافتتاح أورد شارل رو فى مؤلفه المذكور جـ١ ص١٠١ ـ ١٠٤ نصوص البرقيات المرسلة بهذا الشأن والمذكورة فى بحثى. وقد نقل عن شارل رو كل من:

Freycinet, La Question d'Egypt pp. 126 - 30. Cf Julliette, A pp. 26 - 27.

وكذا الحفناوى ـ فى كتابه قناة السويس ومشكلاتها جـ١ ص٢٧٥ ـ ٢٧٩ دون الإشارة إلى مصدر الوثيقة.

(74) Ch. Roux, T. Ip. 402, Etienne, Micart, Le canal de suez p. 171.

أرسلت البرقية من وزارة الخارجية البريطانية فى ١٨٦٩/١١/٢٧ الحفناوى جـ١ ص٢٧٦ ـ ٢٧٧.

وراجع أيضا: Julliette, A Op. Cit. P. 26

(75) Lord Kinross, Op. Cit. pp. 252 - 254.

(76) Lolieé, Frederic, Op. Cit. p. 224.

(77) Ch. Roux, T. i. pp 403 - 4, Juliette, A. p. 27, Micard E. p. 193.

(78) Roux, Ch Op. Cit., T. i. pp. 404 - 5, cf. Juliette, A., Op. Cit. p. 27, Wilson, The suez Canal, p. 40.

(79)Notovitch, Nicolas, L'Europe et L'Egypte. Paris 1898.p. 130.

(٨٠) إلياس الأيوبى - عصر إسماعيل جـ١ ص ٤٤٥ - ٤٤٦ وراجع أيضا: أحمد عبد الرحيم - مصر وتركيا ص ١٤٤ - ١٤٥. وقد ورد خطأمطبعى ص ١٤٤ بكتاب الدكتور أحمد عبد الرحيم - مصر وتركيا فذكر أن الفرمان قرئ فى القلعة يوم ٩ سبتمبر، وصحتها ٩ ديسمبر وتاريخ الفرمان ٢٦ نوفمبر ١٨٦٩ كما ورد بنص الفرمان الذى نقله الدكتور أحمد عبد الرحيم عن Douin II Op. Cit, pp. 486 - 487, 490 ويظهر أنه خطأمطبعى.

(٨١) جاك تاجر - إسماعيل كما تصوره الوثائق ص ٣٩: وهى رسالة من قنصل إيطاليا بمصر إلى وزير الخارجية الايطالية - إسكندرية فى ١٨٧٠/١/٢٦.

(٨٢) أحمد عبدالرحيم مصطفى - مصر وتركيا ص ١٤٧ - ١٤٨. وانظر أيضا: محمد السروجى - مصر والمسألة الشرقية من القرن التاسع عشر ص ٢١٠.
وانظر أيضا : Douin, Opp. Cit. T. 2. P. 493

(83) Douin, G., T. ii. Op. Cit. PP. 558, Cf.

محمد فؤاد شكرى - مصر والسودان ص ١٠٢ - ١٠٤، أحمد عبد الرحيم - مصر وتركيا ص ١٥٤.

(٨٤) كرابتيه، بيير، إسماعيل المفترى عليه ص ١٩٣.

وراجع أيضا: أحمد عبد الرحيم مصطفى - علاقات مصر بتركيا ص ١٥٦.

(85) Douin, G., T. ii. P. 565.

وانظر أيضا - كرابتيه بيير - إسماعيل المفترى عليه ص ١٩٣ - نقلها عن محفوظات عابدين وثائق الإصلاح القضائى١٨٧٠ - ١٨٧٥.

(٨٦) أحمد عبد الرحيم مصطفى - علاقات مصر بتركيا ص ١٥٦ - ١٥٧.

الفصل الثانى

بروز أهمية قناة السويس في المجال الاقتصادى الدولى

- اختصار المسافة بين الشرق والغرب.
- أثر قناة السويس على التجارة الدولية.
- مجال قناة السويس الاقتصادى فى العالم.
- أثر قناة السويس على تجارة بريطانيا وحوض البحر المتوسط.
- دور قناة السويس فى تطور بناء السفن.
- أثر قناة السويس على ظهور الشركات الملاحية فى:

(انجلترا، فرنسا، إيطاليا، النمسا، أسبانيا، روسيا، مالطة، ألمانيا، الدانمرك، هولندا، الولايات المتحدة).

بافتتاح قناة السويس للملاحة العالمية أصبحت جزءًا من جغرافية العالم الطبيعية والسياسية، فقد وصلت بين بحرين وفصلت بين قارتين. وأصبح البحر المتوسط لأول مرة بحرًا مفتوحًا بعد أن كان مغلقًا. ويود البعض أن يربط بين أهمية القناة وأهمية المضايق فيقول بأن قناة السويس هى بمثابة بوسفور البحر الكمتوسط الحديث[1].

وتبدو أهمية قناة السويس كطريق ملاحى يربط أوروبا بآسيا وكأقصر طريق لبريطانيا يربطها بممتلكاتها فى الشرق، كذلك تشكل نقطة تجمع ((Converging point) لخليط كبير من الخطوط الملاحية من موانى شمال وشمال شرق وغرب القناة، مثل موانى حوض البحر المتوسط وموانى البحر الأسود وموانى غرب أوروبا وبريطانيا وموانى بحر البلطيق وموانى أمريكا الشمالية والجنوبية. ومن القناة تنطلق الخطوط إلى موانى البحر الأحمر وشرق أفريقيا وعدن والخليج العربى والهند وجنوب شرق آسيا وأستراليا والشرق الأقصى.

ولقد أوجد اتصال البحر المتوسط بالبحر الأحمر عن طريق قناة السويس طريقًا بحريًا مستمرًا، يتميز إلى جانب قلة التكاليف فى النقل البحرى المستمر بكثرة الموانى التى يخدمها وأهمية ظهورها وتعدد

الطريق البحرية الفرعية التى تصب فيه. وتمر كل الخطوط الملاحية عبر قناة السويس متجهة جنوبًا فى اتجاه الساحل الشمالى الشرقى الأفريقى، ولكن معظمها يمر عبر المحيط الهندى إلى نقطة التجمع فى كولومبو، ثم تأخذ الطرق الخارجة من كولومبو فى الانحناء تجاه كلكتا ثم رانجون ثم إلى بينانج (penang) والمضايق إلى الشرق الأقصى وأستراليا(٢).

ولمعرفة أهمية قناة السويس علينا أن نقوم بدراسة مقارنة بينها وبين طريق رأس الرجاء الصالح، فنجد قبل افتتاح قناة السويس للملاحة أن الطريق البرى عبر مصر على الرغم من كونه أقصر من طريق رأس الرجاء الصالح، إلا أن الطريق الأخير كان يفضله كثيرًا . فالطريق البرى له عيوبه ومصاعبه ولكن طريق رأس الرجاء كان يتمتع بعدة مميزات رغم طول المسافة، منها معاونة نظام الرياح السائدة فيه وأيضًا تعدد جزره ونقطه الساحلية التى تخدم كمحطات وقواعد التموين. وذلك يجعل النقل البحرى رغم طول الرحلة رخيصًا، بل وأرخص من الطرق الأخرى فى نقل السلع الى مسافات بعيدة. يضاف إلى ذلك استمرار الرحلة وعدم تعطلها ومن ثم لم تعد هناك حاجة إلى تكرار عمليات الشحن والتفريغ وغير ذلك من الأمور التى تضيف عبئًا له أثره على تكلفة النقل(٣).

واستمر هذا الطريق يفوز بمعظم تجارة الشرق زهاء ثلاثة قرون ونصف القرن إلى أن اخترعت السفينة البخارية التى أمكنها أن تمخر عباب البحر الأحمر دون الاعتماد على الرياح أو التقيد بها(٤).

وبعد أن تم حفر القناة ألغيت الحاجة استعمال الطريق البرى عبر مصر بين البحرين الأحمر والمتوسط، وبذلك قصرت قناة السويس المسافة والرحلة من موانى أوروبا لموانى الهند بمسافة ٤٠٠٠ ميل(٥)

١

وفى السبعينيات من القرن التاسع عشر كان العبور سريعًا كما كان عبور القناة صالحًا فقط نهارًا، و ازدادت حركة الملاحة فيما بين عامى ١٨٧٢ ـ ١٨٨٢(٦).

هذا وقد خفضت قناة السويس الطريق إلى الهند وحتى بمباى بمقدار الخمسين، وإلى كلكتا بمقدار الثلث، وإلى هونج كونج بمقدار الربع(٧).

هذا من ناحية الموقع، أما من الناحية التجارية فقد أثرت قناة السويس تأثيرًا واضحًا عن طريق فتح الأبواب لثورة تجارية وعهد جديد لتجارة الشرق لا تقل فى أهميتها عن تلك التجارة التى نتجت عن رحلات البرتغاليين فى القرن الخامس عشر(٨).

فقد كانت الطرق التجارية الدولية فيما بين آسيا وأوروبا فى العصور الوسطى تتخذ لها ثلاثة محاور رئيسية: الطريق الأوسط من الخليج العربى إلى دمشق وساحل البحر المتوسط ومنها إلى أوروبا ـ والطريق الجنوبى ويمر عبر مصر من المحيط الهندى والبحر الأحمر. أما الطريق الثالث فهو الطريق الشمالى وهو طريق برى بالكامل يبدأ من الهند عبر الجبال إلى أن يصل إلى الشمال من بحر قزوين والبحر الأسود(٩).

وكان افتتاح قناة السويس بمثابة ثورة فى طريق النقل البحرى خاصة وأنه قد صاحب ذلك تحسن فى وسائل المواصلات العالمية الأخرى بظهور السكك الحديدية والسفن البخارية مما أدى إلى رواج التجارة العالمية بازدياد سرعة المواصلات وتقصير المسافات والاقتصاد فى الوقت والنفقات فى أجور النقل بسبب شدة المنافسة بين وسائل المواصلات المختلفة(١٠).

هذا بالإضافة إلى استفادة التجارة العالمية بانخفاض قيمة التأمين على البضائع المنقولة عبر قناة السويس من ٢,٥٪ من ثمن البضاعة الى

١٪، وضربت صحيفة شركة قناة السويس مثالا لذلك بتاجر كان يشحن بضاعته عن طريق شركة «المساجيرى ماريتيم الفرنسية» فكان يدفع لطن البضاعة إلى اليابان ٨٣٠ فرنكا ولكنه يدفع الآن (١٨٧٣) على نفس الطن وفى نفس الشركة فرنكا[١١].

كما أدى افتتاح قناة السويس إلى انخفاض نسبة الوفيات بين الجنود المسافرين إلى الشرق، إذ لم تزد نسبة الوفيات بينهم عن ٥٪، بينما كانت تبلغ ٢٠٪ تقريبًا عندما كانوا يسافرون عن طريق رأس الرجاء الصالح[١٢].

أعطت قناة السويس دفعة قوية لصادرات الهند مع أوروبا وبالأخص مع موانى البحر المتوسط. ففى الفترة ما بين عامى ١٨٧٠ - ١٨٨٠ زادت التجارة المباشرة مع فرنسا وإيطاليا والنمسا وعلى الأخص بالنسبة لصادرات المنتجات الهندية لهذه الأسواق فقد ازدادت زيادة عظيمة. وفى نفس الفترة تضاعف تصدير الأرز والقمح من الهند من بضعة آلاف من الأطنان فى الحمولة عام ١٨٧٠ إلى حوالى أربعة ملايين طن عام ١٨٨١، وهكذا فإن الانقلاب العظيم بلغ أكثر من الضعف خلال الثمانينات من القرن التاسع عشر[١٣].

ويجدر التنويه بأن الزيادة فى التبادل التجارى بدت واضحة بعد عام ١٨٧٦ نتيجة للتحسينات الفنية فى تصميمات بناء السفن البخارية. كما ترجع أيضًا إلى ازدياد التعامل مع أوروبا والتطور السريع للهند نتيجة لازدياد رأس المال والنشاط الأوروبى بها.

وكان من نتائج تحسن كل أنواع المواصلات، الانخفاض السريع فى أسعار بضائع الشرق بأسواق أوروبا وقد زادت نسبة الانخفاض فى الأسعار من ٢٥٪ إلى ٣٥٪ فى الفترة ما بين ١٨٧٠ - ١٨٨٤. كذلك ظهر

أثر الانخفاض السريع فى الأسعار على الصوف الأسترالى بدرجة كبيرة. وبذلك استفاد كل من المنتج والمستهلك فى أوروبا(١٤).

وإذا نظرنا إلى مجال النشاط الاقتصادى العالمى المحيط بقناة السويس، نجده يمتد من السواحل الشرقية لأمريكا الشمالية ويدخل فى نطاقه القارة الثلاثية (Triple Continent) «أوروبا وأفريقيا وآسيا» وكذلك جزر الهند الشرقية وأستراليا. وعلى الرغم من ضخامة المجال الاقتصادى للقناة إلا أن هناك مساحات شاسعة ومجالات تجارية ضخمة تقع خارج هذا النطاق مثل المحيط الأطلنطى وما يسير عليه من تجارة بين العالم القديم والعالم الجديد. وكذلك المحيط الهادى بالقدر الذى يخدم فيه كمركز للتجارة فيما بين آسيا وأمريكا. أضف إلى ذلك أن قناة السويس قد تواجه فى أجزاء صغيرة من مجالها إمكانية منافسة طرق عالمية أخرى مثل طريق قناة بنما وطريق الرأس، ومع ذلك نجد أن مجال قناة السويس الاقتصادى ضخم لامتداد مساحته وكثرة موارده الطبيعية وعدد سكانه، وهما أمران يترتب على تفاعلهما معًا فوائد ضخمة متنوعة من تبادل للسلع التى تزيد عن حاجة السكان الى اللجوء للغير للحصول على السلع اللازمة لإشباع حاجة السكان ويعطون مقابلها ما لديهم من فائض تحتاج إليه المجموعات البشرية الأخرى التى فاض إنتاجها فى هذه السلع فباعتها وبذلك تزداد حركة التبادل التجارى بين هذه الدول عبر قناة السويس(١٥).

وطريق البحر المتوسط آسيا أو طريق السويس، يربط بين أمريكا وأوربا وبين آسيا بواسطة البحر الأحمر وهو الطريق الرئيسى الذى يشق قلب الأرض فهو يخدم كتلة كبيرة من اليابسة. فآسيا وحدها تمثل ثلث مساحة اليابسة على سطح الكرة الأرضية، وإذا أضفنا فى اعتبارنا الثالوث القارى الذى يمثل كتلة يابسة واحدة سماها ماكيندر «جزيرة

العالم» (The World Island) نجد طريق قناة السويس يقع فى وسط هذه الجزيرة العالمية. كذلك تتوفر فى طريق السويس وسائل التموين بالحاجيات المختلفة ومحطات التموين بالوقود بأنواعه المختلفة، وكلما تعددت محطات التموين كان ذلك أكثر فائدة للباخرة فتتوفر الفائدة بتوفر فراغ أكبر للبضائع مما يحقق ربحًا أكثر للشركات الملاحية التى تستعمل هذا الطريق.

وإذا كان المجال المسافى - إن صح هذا التعبير - يغطى الجزء الأكبر، فإن المجال التجارى يكون أضخم مما يجعله عالميًا ومهمًا فى العلاقات التجارية الدولية لمعظم بلدان العالم. هذا بالإضافة إلى أن قناة السويس تقع فى منتصف الطريق تقريبًا، وهذا أمر يختلف لو كانت القناة بعيدة عن المنتصف وقريبة من أحد الطرفين. ذلك أن العلاقات التجارية المتبادلة التى لابد أن تمر بضاعتها خلال القناة حتى تصل إلى أحد الطرفين المتبادلين عن الطرف الآخر يكثر عددها كلما قربت من القناة التى ستعبر منتصف الطريق. ولاشك أن ضخامة المجال التجارى للقناة وضخامة الإنتاج وتنوعه وضخامة عدد السكان إلى جانب امتيازات النقل المائى المستمر - دون تقطع - كل ذلك ساعد على ضخامة المبادلات التجارية وتنوعها(١٦).

هذا بالإضافة إلى أن طريق قناة السويس يتميز بنوع خاص من المناخ المناسب فضلاً عن وجود ميزة برزت أهميتها على وجه الخصوص فى القرنين التاسع عشر والعشرين وهى أن محطات الفحم والإعداد بالوقود لم تكن فقط عديدة بل كانت الواحدة لا تبعد كثيرًا عن الأخرى فى حوض البحر المتوسط والبحر الأحمر(١٧).

هذا وبدراسة أهمية الدول المستخدمة لقناة السويس من واقع إحصائيات السفن والحمولات العابرة للقناة فى العشر سنوات التالية

لإفتتاحها (١٨٧٠ - ١٨٨٠) نجد انجلترا تتصدر قائمة الدول المستخدمة للقناة[١٨].

هذا ونجد أن من مستلزمات بقاء انجلترا كدولة وكإمبراطورية هو حتمية بناء أسطول تجارى وعسكرى ضخم يتولى نقل تجارتها الصادرة والواردة. فقد كانت انجلترا تعتمد كلية على استيراد القمح من الخارج وما يترتب على ذلك من أخطار المجاعة إذا لم يكن لها أسطول تجارى وعسكرى قوى. فقد استوردت فى عام ١٨٥٠ معظم استهلاكها من القمح من الخارج. وفى الفترة ما بين (١٨٧١ - ١٨٩١) زادت وارداتها من الموارد الغذائية بنسبة ٨٨٪ وكانت تستورد فى عام ١٨٨٦ قطعتى خبز لكل ٣ قطع خبز تستهلك. ونتيجة لازدياد السكان أصبح أربعة أخماس محصول الغلال تستوردها انجلترا من الخارج. هذا بالإضافة إلى أن مخزون انجلترا من القمح لم يكن ليكفيها سوى مدة تتراوح من ستة أسابيع ونصف إلى سبعة عشر أسبوعا. وهكذا فإن انجلترا قد تتعرض لمجاعة أخطر من تلك التى تعرفها الهند والصين فى حالة عدم استطاعتها حماية تجارتها فى المحيط فى أى حرب مستقبلة[١٩].

وإذا درسنا مثلا كمية البضائع التى أفرغتها السفن البريطانية التجارية فى الفترة ١٨٢١ - ١٨٣٠ نجدها قد بلغت ١,٧٨٢,٠٠٠ طن فى السنة، وفى الفترة من ١٨٦١ - ١٨٧٠ بلغت حمولاتها ١٠,١٢٢,٠٠٠ طن فى السنة. وبالمقارنة بالسفن الأجنبية الأخرى نجدها فى الثلث الأول من القرن التاسع عشر ٦٦٢,٠٠ طن فى السنة، وفى الثلث الأخير من القرن ١٩ بلغت ٥,٢٧٦,٠٠ طن. وفى عام ١٨٧٠ بلغت السفن الشراعية البريطانية ٢٣,١٨٩ سفينة، إجمالى حمولاتها ٤,٥٧٨,٠٠٠ طن، أما السفن البخارية وعددها ٣١٧٨ سفينة فقد بلغ مجموع حمولاتها ١,١١٣,٠٠٠ طن.

وبالمقارنة مع الأساطيل الأخرى التجارية نجد أن مجموع حمولة الأسطول الألماني فى عام ١٨٧٠ كانت أقل من مليون طن، وحمولة الأسطول الفرنسي فى نفس العام ١,٠٧٢,٠٠٠ طن[٢٠]. كذلك بلغت حمول الأسطول التجارى الأمريكى فى نفس العام (١٨٧٠) ١,٤٤٩,٠٠٠ طن[٢١].

كما كانت انجلترا منذ ١٨٥٠ الدولة الرائدة فى نقل تجارة العالم وظل مركزها لا يبارى نهاية ذلك القرن وكان حوالى نصف مجموع سفن العالم يسير فى البحار تحت العلم البريطانى، وعلى الرغم من نقص عدد السفن البريطانية التجارية فى هذه الفترة إلا أن كمية البضائع المحمولة «Carrying Capacity» قد نمت بشكل ضخم نتيجة لاتساع وكبر حجم السفن وإحلال البخار محل الشراع فى تسيير السفن. وبعد عام ١٨٥٠ حملت السفن التجارية البريطانية ما لا يقل عن نصف التجارة الخارجية لإنجلترا وارتفعت هذه النسبة فى السنوات التالية إلى الثلثين أو ما يقرب من الثلاثة أرباع[٢٢].

وهكذا نجد بريطانيا غداة افتتاح القناة وهى تملك أسطولا تجاريًا تبلغ حمولته أكثر من مجموع حمولات الأساطيل التجارية لبقية دول العالم مجتمعة. وكانت إنجلترا فى أول الأمر تعارض مشروع القناة من وجهة نظر اقتصادية من حيث إنها تخشى أن تظفر الدول المطلة على حوض البحر المتوسط بميزة قربها من الهند والشرق الأقصى. فتجد بذلك مجالا واسعًا لتسويق منتجاتها من ناحية والحصول على المواد الخام من ناحية أخرى، وبذلك يفقد الاقتصاد الإنجليزى عنصرًا هامًا من عناصر ازدهاره وتفوقه[٢٣].

وقد سبب ذلك قلقًا للتجار الإنجليز بالنسبة لمركزهم بعد هذا التطور السريع فى وسائل النقل بالسفن البخارية وقصر طريق قناة السويس. فالقطن والأرز والحرير الوارد عبر قناة السويس إلى أسواق

جنوب ووسط أوروبا لن يستمر فى تدفقه لتزدحم به مستودعات لندن التجارية كما كان من قبل، مما أثرى موانى حوض البحر المتوسط على حساب لندن. وازدادت الفائدة بإختراق جبال الألب بالسكك الحديدية. وعلى أية حال كان التغير تدريجيًا حيث إن المركز الاقتصادى القديم يملك قوى كبيرة قادرة على مقاومة أى تغيير لحركتها التجارية. فكانت انجلترا ما تزال لديها البضائع الكثيرة الشرقية التى يعاد تصديرها لغرب أوروبا عبر الأطلنطى(٢٤).

وهذا يفسر لنا محاولة إنجلترا الإبقاء على طريق رأس الرجاء الصالح كطريق بحرى وحيد بين أوروبا والهند تنقل عبره البضائع الثقيلة من حيث إنها تسيطر على هذا الطريق الملاحى بمركزها وقوتها البحرية المتفوقة وأسطولها التجارى الضخم. فكانت انجلترا تعتقد أن إنشاء قناة السويس سيحرمها من هذه المزايا جميعًا، وسيفتح لدول حوض البحر المتوسط ميزات اقتصادية وعسكرية بالغة الخطورة. أما البضائع الخفيفة والبرية والمسافرون فكانت انجلترا ترى نقلهم بالطريق البرى الجديد عبر الأراضى المصرية. ولم يؤثر افتتاح قناة السويس على نقل البريد الحكومى للهند فقد ظل يسلك طريقه القديم، فكانت بمباى حتى عام ١٨٧٠ يصلها البريد مرتين كل شهر ومدراس وكلكتا أربع مرات. بل ظلت عملية نقل البريد والمسافرين بالطريق البرى عبر مصر حتى عام ١٨٧٤ حيث كانت السفن البخارية تقف فى تلك الموانى لإنزال وشحن البريد والبضائع الخفيفة وإنزال الركاب الذين يرغبون فى مشاهدة معالم مصر عن قرب بدلاً من الاكتفاء بمشاهدتها من سطح الباخرة أثناء عبورها للقناة.

وظل البريد المستعجل حتى بعد عام ١٨٧٤-١٨٨٨ والمار بميناء برنديزى Brindisi بإيطاليا يتخذ الطريق البرى بمصر(٢٥).

ويعلق الدكتور الشناوى على هذا التناقض فى موقف انجلترا فيقول: «وهكذا كانت فكرة الحكومة الانجليزية فكرة معقدة فهى تريد استخدام طريقين فى وقت واحد وبصورة تختلف فى كل طريق عن الآخر، طريق رأس الرجاء الصالح للنقل البحرى الثقيل، وطريق مصر للنقل البرى الحديدى الخفيف»[٢٦]. ذلك أن انجلترا كان يهمها بالدرجة الأولى أن تحتفظ بما انفردت به تقريبا من السيطرة على المحيط الأطلسى والمحيط الهندى فأرادت أن يكون الاتصال عبر البرزخ بواسطة خط حديدى[٢٧].

وهكذا نجد انجلترا تحاول تحاشى طريق قناة السويس حتى بعد افتتاحها. وفى سنواته الأولى لم ترد انجلترا الاعتماد عليه كلية كطريق لمواصلاتها البحرية مع الهند. بل ظهرت فى انجلترا فكرة إنشاء خط سكة حديد يمتد إلى الخليج العربى أو يمتد بطول الطريق إلى الهند، وقد أوصى المؤتمر البرلمانى فى ٢٢ يوليو ١٨٧٢ بالإسراع فى تنفيذ الخطوط التى تبدأ فقط من البحر المتوسط وتصل إلى الخليج العربى وقدرت تكاليف هذا المشروع بعشرة ملايين جنيه استرلينى بالإضافة إلى أنه سيختصر الوقت بالنسبة للقدرات العسكرية والركاب فيما بين بمباى ولندن.

وقد اتخذ مجلس البرلمان التوصية التالية «إنه من الأهمية القصوى لمصلحة هذا البلد وللهند إنشاء خطوط بديلة كتلك المقترحة والمشار إليها سالفا ـ خط حديدى فيما بين البحر المتوسط والخليج العربى. وإن هذا المشروع المقترح سيتكلف حولى ٣٠٠,٠٠٠ جنيه استرلينى»، سنويا ولكن هذا المشروع ظل حبرًا على ورق ولم ينفذ[٢٨].

وقد أدى افتتاح قناة السويس إلى ضرب فكرة إنشاء خط حديدى للفرات، ولكن همة أصحاب هذا المشروع لم تفتر وكانت حجتهم أن قناة

السويس وحدها لا يمكن الاعتماد عليها لأن فى استطاعة العدو عرقلتها بإغراق باخرة أو أكثر فيها، وأن أرجحية السكك الحديدية على القناة من حيث السرعة لا جدال فيها، فضلاً عن سيطرة فرنسا على القناة. فلما أثار أصحاب المشروع الدعوة إليه مرة أخرى فى الفترة ما بين ١٨٧١ - ١٨٧٢ لم تقف فى سبيل دعوتهم مشكلة جديدة سوى قناة السويس(٢٩).

كانت العلاقة التجارية بين بريطانيا والهند على جانب كبير من الأهمية لاقتصاد بريطانيا، فنجد مثلا أن صادراتها للهند فى عام ١٨٧١ قد بلغت ١٢,٩٨٦,٠٨٣ جنيها استرلينيا. وفى عام ١٨٧٢ بلغت ١٤,٥٣١,١٠٥ جنيهات استرلينية(٣٠).

وقد جاء بتقرير وزارة التجارة البريطانية فى عام ١٨٨٢ عن تجارة بريطانيا مع الهند والصين المارة عبر قناة السويس وكذلك عن طريق رأس الرجاء الصالح عن عام ١٨٨٠ - والتى تمثل ١٠٪ من قيمة صادرات وواردات انجلترا - موضحًا البضائع الرئيسية الآتية: (الجوت - الأرز - القطن - البن - الشاى) واستخلص التقرير السنوى أن قناة السويس التى اختصرت المسافة بين أوروبا والشرق لم تكن ذات فائدة بالنسبة لمصالح ملاك السفن والرأسماليين الإنجليز لأن تقصير المسافة بين أوروبا والشرق والغرب قلّل من طلب استخدام السفن البريطانية بالإضافة إلى انخفاض رأس مال السفن المستخدمة فى هذا الطريق وخصوصًا السفن الشراعية(٣١).

ويذكر (هوسكنز) أن انجلترا لن تقبل على استخدام طريق قناة السويس للهند إلا فى عام ١٨٨٨ بعد أن تمكنت بريطانيا من فرض سيطرتها التامة على هذا الشريان والبلد الذى تسير فيه، وقبل ذلك اكتفت انجلترا بتسيير سفينتين كل شهر ترسلهما إلى كلكتا ومدراس

حتى عام ١٨٧٤ حيث ظل اهتمامها منصرفا إلى الطريقين اللذين كانت تستعملهما قبل افتتاح قناة السويس: الطريق البرى عبر مصر وطريق رأس الرجاء الصالح[٣٢].

وعلى الرغم من كل ذلك فإن قناة السويس كانت لها أهمية للتجارة البريطانية ذلك أن ١٦٪ من واردات انجلترا، و٢١٪ من صادراتها كانت تمر عبر قناة السويس[٣٣].

وقد بلغت نسبة السفن البريطانية العابرة لقناة السويس مكان الصدارة منذ افتتاحها حتى يونيه ١٨٧٢ فتراوحت النسبة بين ٦٠٪ إلى ٨٠٪ من مجموع السفن العابرة. ففى هذه الفترة عبرت القناة: ١٢٣٧ سفينة بلغ إجمالى حمولاتها ١,٢٩٤,٩٢٨ طنًا وكانت السفن البريطانية تمثل ٧١٪ من إجمالى السفن العابرة للقناة[٣٤].

أما بالنسبة لأستراليا ونيوزيلندا فنجد أن المسافة بين لندن وملبورن عبر قناة السويس تقل بحوالى ١٠٠٠ميل عن طريق الرجاء الصالح. ولكن رسوم المرور عبر القناة قللت من هذه الميزة. وعمومًا فإن ٧٥٪ من السفن المتجهة لأستراليا استخدمت طريق رأس الرجاء الصالح، بينما أكثر من نصف السفن المتجهة من أستراليا إلى انجلترا كانت تستخدم قناة السويس. والسبب فى ذلك يرجع إلى ضرورة وصول اللحم والصوف الأسترالى بسرعة إلى أسواق انجلترا وأيضا لكى يستفيد ملاك السفن من حركة البريد والمسافرين فى حوض البحر المتوسط[٣٥].

وعلى الرغم من ذلك نجد أن إحصائيات جريدة شركة قناة السويس الثلث شهرية . Le Canal de Suez, Bulletin Décadaire de la Compaginie. Universclle du Ganal maritime de Suez تشير إلى النسبة الكبيرة للسفن البريطانية العابرة لقناة السويس منذ افتتاحها للملاحة

وحتى فترة الدراسة ١٨٨٢. فمثلا فى عام ١٨٨٠ عبرت قناة السويس ٤٨٩ سفينة منها ٢١٣ سفينة انجليزية. وفى عام ١٨٧١ عبرت القناة ٧٦٣ سفينة منها ٤٩٦ انجليزية، وفى عام ١٨٧٢ عبرت القناة ١٠٨٢ سفينة منها ٧٥٨ انجليزية[٣٦].

أما بالنسبة لدول حوض البحر المتوسط فقد كانت الفائدة عظيمة وخاصة بالنسبة لتجارة فرنسا وإيطاليا والنمسا وروسيا مع موانى الهند والتى ازدادت بشكل ملحوظ، فقد جاء فى دراسة عن الهند وموانى البحر المتوسط فى الفترة ما بين ١٨٧٠ - ١٨٧١، أى فى السنوات الأولى للافتتاح أن صادرات حوض البحر المتوسط للهند فى هذه الفترة بلغت: ١٢٥ , ٢٣٠ , ٢ استرلينيًا، بينما زادت فى عام ١٨٧١ - ١٨٧٢ مبلغًا يقدر بحوالى: ٣٠٧, ٨٠٠ استرلينى (أى ما قيمته ٢٠ مليون فرنك). وكانت أهم الموارد التجارية هى: القطن الخام والجلود والجوت الخام والبذور والحرير الطبيعى من الهند لموانى البحر المتوسط[٣٧]. وبالنسبة لاختصار المسافة فيما بين موانى البحر المتوسط والهند نجد على سبيل المثال أنه من جنوا إلى بمباى قد اختصرت المسافة إلى حوالى ٥٨٪، ومن القسطنطينية إلى بمباى تقل المسافة بينهما عبر القناة بحوالى ٧٠٪ عن طريق الكاب. وتقصير المسافات يعنى بالنسبة للملاحة التجارية انخفاض فى مصاريف نقل البضائع مما يؤدى إلى تشجيع حركة التبادل التجارى بين دول العالم وازدياد حركة السفن بالتالى عبر القناة[٣٨].

ولكى تتكامل الصورة من جوانبها المختلفة فإن دراسة أثر قناة السويس على تطور بناء السفن وكذلك ظهور شركات ملاحية جديدة توضح لنا أهمية قناة السويس بالنسبة لتجارة العالم، وتعطى لنا صورة أكثر وضوحًا للدوافع الاستعمارية وراء استغلالها ومحاولة المحافظة عليها مفتوحة لتلبى طلبات الاستعمار.

أدى افتتاح قناة السويس إلى ثورة فى صناعة بناء السفن، ذلك أن قناة السويس أحد ملامح العصر الحديث فى التطور الصناعى والاهتمام بالتجارة والخطوط الملاحية والتنافس على المواد الخام ورخص أجور النقل البحرى وخفض أسعار التكلفة والمنافسة. فإذا كان تطور استعمال البوصلة البحرية قد أدى إلى الكشوف الجغرافية فى القرن الخامس عشر، كذلك أدى تطور بناء السفن واستخدام البخار فى تسيير السفن إلى ثورة فى النقل البحرى فى السبعينيات من القرن التاسع عشر.

وأقبلت السفن على استخدام قناة السويس أكثر فأكثر، كما أدى افتتاح القناة إلى سرعة استبدال السفن الشراعية وإحلال السفن البخارية محلها، والتخلص من كثير من السفن الشراعية وبناء سفن جديدة أكثر تناسبا وصلاحية لعبور القناة[٣٩].

وقد بلغت نسبة السفن الشراعية فى عام ١٨٦٩ (٨٥٪) من الأسطول التجارى العالمى[٤٠].

كذلك تقدم فن العمل فى الترسانات البحرية فزاد متوسط حمولة السفن ومدة عملها نتيجة لاستخدام الحديد بدلا من الخشب فى بناء هياكل السفن. كما ظهرت شركات الملاحة الكبرى التى تعتمد على رؤوس أموال ضخمة بزيادة تطبيق هذه النظرية التقنية الجديدة ويعمل تنظيم أكثر فاعلية للحركة. وفى نفس الوقت سهل إنشاء خطوط الاسلاك التلغرافية تحت البحر الصفقات التجارية والمالية، وجعل الأوروبيين يحصلون بسرعة على معلومات عن حالة الأسواق خارج أوروبا، كذلك منح الحكومات وسيلة الإشراف على عمل وكلائهم فى البلاد البعيدة أو توجيههم بطريقة أكثر فاعلية. وهذه الظروف الجديدة ساعدت على التوسع الاستعمارى لاوروبا[٤١].

وهكذا نجد أن قناة السويس إلى جانب أنها قد قصرت المسافة إلى الشرق، قد خفضت أيضا المسافة بين محطات التموين بالفحم التى انتشرت على طول الطريق الملاحى، وهذا يساعد السفن التجارية على توفير فراغ أكبر للبضاعة بدلا من الفراغ الكبير الذى كانت تشغله أماكن الفحم بالسفينة نظرًا لطول الرحلة وبعد محطات الفحم. وأقبلت السفن البخارية تستخدم القناة، ولاسيما إن السفن الشراعية لم يكن من السهل عليها الملاحة فى البحر الأحمر، وخصوصا الأجزاء الشمالية منه والتى كانت خطرة ملاحيًا لعدم انتظام الرياح وكثرة الصخور[٤٢].

وتبلغ الخطورة بالنسبة للسفن الشراعية أثناء هبوب الرياح الموسمية، التى تكاد تشل حركة الملاحة فيها بسبب شدة رياحها التى تستمر حوالى ثلث السنة، وكثير من السفن الشراعية قد أحجمت عن الملاحة فيها أثناء هذه الفترة خوفا من الغرق، ولذلك كانت رسوم التأمين على السفن الشراعية التى تسلك طريق قناة السويس عالية إذا ما قورنت بمثيلاتها التى تسلك طريق الكاب. فبينما كانت نسبة التأمين عليها عبر طريق الكاب تتراوح بين ٢٥ ، ١٪ إلى ٣٪ كانت ترتفع إذا ما اتخذت طريق القناة فتصل إلى ١٠٪ وأحيانا تصل إلى ١٨٪[٤٣].

ولهذا نجد أن كثيرًا من التجار البريطانيين وملاك السفن أبدوا نظرة متشابهة بعض الشىء عن النتائج المحتملة للطريق الجديد بالنسبة لمصالحهم الخاصة، ذلك أن الخسارة الناتجة عن التحول السريع من الشراع إلى البخار أدى إلى انخفاض سريع فى رأسمال السفن الشراعية، وبطبيعة الحال فإن ملاك هذه السفن فشلوا فى تقدير هذا المطلب الحقيقى والشرعى للعالم على حسابهم ومصلحتهم الشخصية. وهذا أمر طبيعى بالنسبة للتطور التكنولوجى والأحداث المصاحبة له فى كل تطور صناعى[٤٤].

وقد التفت ملك هولندا لأثر قناة السويس على السفن الشراعية، فطالب بعمل دراسة تتناول هذا الموضوع وخاصة أهمية أثره على دول شمال أوروبا. وانعقد مؤتمر لهذا الغرض وقام بدراسة لأنواع وحمولات مختلفة من السفن الشراعية والبخارية. فمثلا سفينة شراعية حمولتها ٨٠٠ طن وعدد ركابها ٢٥ تقطع المسافة من (Cap Lézard) بشمال فرنسا إلى مضيق (Sonde) - بين جزيرتى سومطرة وجاوه - عن طريق السويس فى ٩٠ يوما. وعن طريق رأس الرجاء الصالح فى ٨٤ يوما أى بفارق ستة أيام. وفى رحلة العودة من مضيق (سوندى) إلى (كاب ليزارد) عن طريق رأس الرجاء الصالح فى ٧٩ يومًا، وعن طريق قناة السويس فى ٩٠ يوما بفارق ١١ يوما. وهكذا فقد أشارت هذه الدراسة إلى أن قناة السويس ليست لها أهمية بالنسبة للسفن الشراعية القادمة من شمال أوروبا أو أمريكا الشمالية إلى مضيق سوندى متجهة على سبيل المثال إلى سومطرة وجاوه ومانيلا أو الصين أو عائدة مستخدمة طريق القناة. كما درس المؤتمر أيضا أثر قناة السويس على السفن البخارية، فوجد أن سفينة بخارية متجهة إلى مضيق سوندى عن طريق الرأس تستغرق ٧١ يوما، وعن طريق قناة السويس ٥٧ يومًا بفارق ١٤ يوما. ونفس السفينة عائدة من سوندى إلى (كاب ليزارد) عن طريق الرأس تستغرق ٧٧ يوما وعن طريق القناة ٦٠ يوما بفارق ١٧ يوما لصالح القناة[٤٥].

وكانت السفن الشراعية - قبل افتتاح القناة - تكون معظم الأسطول التجارى العالمى، كما ذكرت، فى الوقت الذى كانت السفن البخارية تجتاز مراحلها الأولى. بل كانت السفن البخارية تستخدم فى نفس الوقت الشراع بالإضافة إلى «دواليبها الدافعة» التى تسير بالبخار. وقد بلغ عدد السفن فى عام (١٨٤٦) ١١١٢٨ سفينة، كان من بينها ١٠٢ سفينة

بخارية فقط أى بنسبة ٩ ,٠٪، وفى عام ١٨٥٥ ارتفع عدد السفن البخارية الى ٣٩١ سفينة بنسبة ٥ ,٣٪[٤٦].

وإذا نظرنا إلى حمولة السفن الشراعية الانجليزية فى عام ١٨٦٩ نجدها قد بلغت ٤,٦٧٧,٢٧٥ طنا فى الوقت الذى انخفضت فيه تلك النسبة فى عام ١٨٧٩ فبلغت ٣,٩١٨,٦٧٦ طنًا بفارق ٧٥٨,٥٩٩ طنًا، أى ما يعادل ١٧٪، وبالعكس نجد حمولة السفن البخارية الإجمالية المستخدمة عام ١٨٦٩ تساوى ١,٠٣٩,٩٦٩ طنًا، قد زادت عام ١٨٧٩ فبلغت: ٢,٢٣١,١٧٥ طنًا. أى بزيادة قدرها ١,١٩١,١٨٨ طنًا أى بنسبة قدرها ١٢٤٪[٤٧].

وشهد النصف الثانى من القرن التاسع عشر تطورًا عظيمًا فى بناء السفن، فقد أخذت الدول تستخدم البخار فى تسيير السفن. فاستخدم فى بادئ الأمر فى الملاحة الداخلية وفى الرحلات الساحلية القصيرة. ثم تطور وامتد نشاطه ليشمل الملاحة البخارية عبر الأطلنطى. كذلك شهدت تلك الفترة انحسارًا فى عدد السفن الخشبية لكى تفسح المجال للسفن المصنوعة من الصلب[٤٨].

ومن الغريب أن مسألة بناء السفن بالحديد قوبلت أول الأمر بسخرية وظن الناس أن بناءها بالحديد قد يجعلها تغرق بالإضافة إلى ارتفاع تكلفتها. ولكن بدأ الحديد يدخل بالتدريج فى صناعة السفن البخارية وأخذ يزداد بعد عام ١٨٥٠ كما أن معدل طفو السفن الحديدية يزيد بكثير عن السفن الخشبية، وتستطيع السفن الحديدية حمل بضائع ثقيلة وتكاليفها الاقتصادية أقل وسرعتها كبيرة وتحملها كبير بالإضافة إلى أنها أقل عرضة للحريق. كذلك يمكن بناء أى أبعاد بالحديد بعكس الخشب فمحدد بطول خشب أشجارها[٤٩].

كذلك أدخلت تحسينات على السفن البخارية العابرة للمحيطات والتى كانت تسير بضغط البخار المنخفض فأصبحت تستخدم «الضغط المرتفع» بعد عام ١٨٧٠ بكامل قوته لإدارة الآلات المركبة المكونة من ثلاث أو أربع مجموعات من (السلندرات) ثم أخذ حجم السفن يزداد باستخدام الصلب الرخيص الذى كان بمثابة ثورة فى فن بناء السفن منذ عام ١٨٧٥. وكانت تسعة أعشار السفن البريطانية فى عام ١٨٨٠ ماتزال مصنوعة من الحديد ولكن انخفضت النسبة فى عام ١٨٩٠ إلى واحد على عشرين(٥٠).

هذا وقد أمكن التغلب على الصعوبات الناشئة عن استخدام الحديد فى بناء السفن مثل مسألة الطفو والتوازن وصيانة القاع من الصدأ، وتصحيح الخطأ فى البوصلة الناتج عن الجذب المحلى. وأثبت الحديد مع الزمن جدارته فى السفن ليعيش أطول فترة من السفن الخشبية. وظن البعض أيضًا أن السفن الحربية الحديدية خطرة ويمكن بسهولة إصابتها ولكن ثبت خطأ هذا الزعم بعد ذلك(٥١).

ويظهر أثر تطور بناء السفن فى انجلترا فى التقرير المقدم للبرلمان الإنجليزى فى عام ١٨٧١ فقد تم خلال هذا العام بناء ١٠٢٢، منها ٤٨٥ سفينة شراعية إجمالى حمولتها ٢٦٠, ٦٠طنًا، و ٥٣٧ سفينة بخارية إجمالى حمولتها ٧٩٨, ٢٣٠ طنًا. وكانت ٥١٠ سفن قد صنعت من الحديد، و ٥٠٢ صنعت من الخشب(٥٢).

وخلال الخمس سنوات التالية (لعام ١٨٦٧) تناقص عدد السفن الشراعية إلى أكثر من النصف تقريبًا، كما انخفضت حمولتها بنسبة ثلاثة أرباع إجمالى الحمولة. بينما نجد العكس بالنسبة للسفن البخارية فلقد ازدادت السفن المبنية خلال الخمس سنوات (١٨٦٧ - ١٨٧١) إلى ما يزيد على النصف وازدادت مجموعة الحمولات إلى ثلاثة أضعافها(٥٣).

ومن المشاكل التى ظهرت نتيجة لاستخدام البخار فى تسيير السفن، مسألة الطاقة وهى الفحم آنذاك، فكان من الضرورى وجود محطات للفحم على طول الطرق الملاحية وخاصة فى حوض البحر المتوسط والبحر الأحمر وجنوب أفريقيا وكانت انجلترا تحتكر الفحم(٥٤).

وكانت أماكن التموين بالفحم عن طريق الكاب قليلة ومرتفعة التكاليف ونتيجة لذلك ارتفعت المصاريف الخاصة بتموين السفن بالفحم بالإضافة إلى أن فراغات كبيرة كانت تشغلها أماكن الفحم والاحتياطى، كل ذلك زاد من أسعار التكلفة للسفن البخارية وأصبحت غير مربحة. أما عن طريق السويس فكانت السفن تموّن بالفحم عن طريق جبل طارق ومالطة وبورسعيد والسويس وعدن بأسعار مناسبة. بالإضافة إلى توفير الفراغات المشغولة باحتياطى الفحم لكى تستخدم فى نقل البضائع. هذا وقد صاحب افتتاح القناة ازدياد فى إنشاء السفن الحديدية ذات الرفاص للتجارة مع الشرق(٥٥). وقد أمدت السفينة البخارية بطبيعة الحال، العالم بوسيلة أكبر وأسرع كثيرًا لنقل التجارة العالمية عن طريق البحر - أرخص طرق النقل، وأمكن للسفينة البخارية السير فى البحر فى أى وقت وأى اتجاه دون الاعتماد على الرياح أو التقيد بها مما ساعد على زيادة سرعة حركة التجارة على اتباع طرق أقصر للتجارة البحرية دون إعطاء وزن كبير للصعاب التى كانت تواجه الملاحة الشراعية، سواء من ناحية الرياح أو غيرها.

ولم يقتصر التقدم فى بناء السفن البخارية على الجانب التجارى فقط بل أدى أيضًا إلى التقدم السريع فى بناء السفن الحربية، مما كان له نتائج بعيدة المدى بالنسبة للتوسع البحرى.

ولقد تحقق الاطراد المستمر فى حركة السفن عبر قناة السويس من نصف مليون طن تقريبا فى السنة الأولى للافتتاح إلى حوالى عشرة

ملايين طن عند نهاية القرن التاسع عشر، نتيجة التقدم المستمر وتفوق البخار على الشراع وتفضيل طريق قناة السويس على طريق رأس الرجاء الصالح[٥٦].

جانب آخر يهمنا دراسته ولم يحظ بالدراسة من المهتمين بدراسة قناة السويس ألا وهو ظهور شركات ملاحية عديدة بعد افتتاح قناة السويس سواء فى الدول الواقعة على حوض البحر المتوسط أو الروسيا أو دول غرب أوروبا وانجلترا وحكومة الهند. كل تلك الشركات كان لها دور كبير فى الأحداث القادمة المتعلقة بالصراع حول استغلال قناة السويس.

فإذا نظرنا إلى حركة الملاحة فى القناة عام ١٨٧٠م نجد أن ٤٨٦ سفينة قد عبرت القناة وكان ترتيب الدول من حيث عدد السفن المارة بها كما يلى: انجلترا - فرنسا - مصر - النمسا - تركيا - إيطاليا - أسبانيا - هولندا - أمريكا - الدانمرك - اليونان - البرتغال - الروسيا - زنزبار[٥٧] وفى العام التالى عبرت القناة ٧٦٥ سفينة كان ترتيب الدول حسب أهميتها كما يلى: انجلترا - فرنسا - للنمسا - ايطاليا - تركيا - مصر - بروسيا - اسبانيا - روسيا - هولندا - بلجيكا - البرتغال - الدانمرك - النرويج[٥٨].

ولم تكن الشركات الملاحية بمعزل عن حكوماتها، بل كانت فى بعض الأحيان لها سلطات قوية على حكام ذلك العصر. فإذا نظرنا على سبيل المثال إلى شركة الهند الشرقية التى أسست فى عهد المالكة إليزابيث نجد أنها لم تصبح فقط شركة تجارية كبيرة ولكنها استطاعت من مقرها فى شارع "Leadenhall" فى لندن أن يتحكم مجلس الإدارة فى الإمبراطورية. وأصبحت تجارة أوروبا مع الشرق الأقصى فى أيديهم بصفة أساسية وأسسوا أسطولاً تجاريًا وكانت سفنه من أدق وأحسن

السفن صناعة وتصميمًا فى ذلك الوقت وهم السلف للخطوط الملاحية الحديثة[٥٩]. وكانت تلك الشركة تؤيد مشروع قناة السويس وأعلن مجلس إدارتها أنه يشعر دائمًا باهتمام كبير ورغبة أكيدة فى نجاح أى مشروع يمكن أن يسهل وسائل الاتصال بين بريطانيا العظمى وبين الهند. وكذلك أيدت شركة (Peninsular and Oriental Steam Navigation) مشروع قناة السويس[٦٠].

وهنا نجد أنفسنا أمام نواة مهمة للتجارة الإمبريالية منها صناعة بناء السفن والمراجل البخارية تقوم بها مؤسسات كبيرة وراءها رأسمال ضخم ويشرف عليها أشخاص يدركون تمام الإدراك فوائد النفوذ السياسى للأغراض التجارية وهم يحبذون سياسة التوسع لأنهم يستفيدون منها. ولصناعة السفن مصلحة واضحة وأكيدة تجعلها فى صف الإمبرالية، ويتضح هذا فى مطالبة مصانع السفن بتنفيذ سياسة تقديم الإعانات لها من قبل الدولة لكى تسهم فى صناعة السفن البريطانية وفى سلامة الإمبراطورية والدفاع عنها[٦١].

فقبل افتتاح قناة السويس كان هناك خطان ملاحيان، الأول: خط P& O البريطانى، والثانى: المساجيرى مارتيم الفرنسى (Messageries Maritimes)، وكان لهما النفوذ الأكبر فى حوض البحر الأبيض والبحر الأحمر[٦٢]. ولكن بعد افتتاح قناة السويس سارعت كثير من الدول المستفيدة من هذا الممر الملاحى العالمى بإنشاء خطوط ملاحية جديدة لنقل بضائعها مباشرة بدون وسيط أو الاعتماد على خطوط ملاحية أجنبية. وسارعت شركات ملاحية عديدة إلى تحويل مسار خطوطها لتمر عبر القناة إلى الشرق الأقصى كما سارعت فى نفس الوقت إلى زيادة عدد رحلاتها وكذلك عدد سفنها، وهكذا ظهرت مصالح اقتصادية ضخمة بين الشركات الملاحية.

فالنسبة للشركات الملاحية البريطانية نجد كبرى تلك الشركات آنذاك وهى شركة: (p&O) وقد استفادت من افتتاح قناة السويس، وأصبحت تملك سفنًا عديدة وأحواضًا كثيرة ومستودعات فى انجلترا وكلكتا وبمباى وسنغافورة وهنج كنج وأستراليا[٦٣]. وأخذت الشركة فى إنشاء خطوط ملاحية منتظمة بين البندقية وبرنديزى (Brindisi) ومصر وعبر قناة السويس إلى بمباى ومدراس وكلكتا عبر المحيط الهندى وإلى ملبورن وسدنى باستراليا، وعبر خليج البنغال خلال مضايق ملقا (Malacca) إلى هونج كونج وشنغهاى ويوكوهاما. حيث ربطت بالخط الملاحى للسفن البخارية الأمريكية American pacific Steam-Ship [٦٤]. كذلك استحوذت تلك الشركة على حركة نقل الركاب إلى الهند والشرق الأقصى[٦٥]. وأخذت الشركة تصريحًا من الحكومة عام ١٨٧٤م باستمرار نقل الخدمات البريدية عبر قناة السويس، ونتيجة لاختصار الطريق فإن وزراء حكومة جلالة الملكة طلبوا تخفيض الإعانة المالية السنوية المقدمة للشركة نتيجة لاستفادتها من اختصار الطريق، فى مقابل استمرار عطائها امتياز النقل عبر القناة وتنظيم رحلاتها بعبور سفينتين كبيرتين فى القناة أسبوعيًا بالإضافة إلى سفينة أخرى أسبوعيًا من البندقية إلى بمباى. وجاء فى التقرير المقدم للجمعية العمومية لحملة أسهم قناة السويس ما يؤكد زيادة نشاط شركة P&O خلال السنوات الثلاث لافتتاح قناة السويس (١٨٦٩ - ١٨٧١) زيادة عظيمة، حيث عبرت ٧٥ سفينة من سفن الشركة للقناة فى عام ١٨٧٤ بلغ إجمالى حمولاتها تسعين ألف طن[٦٦].

هذا وقد ظهرت خطوط ملاحية بريطانية جديدة ربطت انجلترا وأوروبا بالهند والشرق الأقصى ومن تلك الشركات الجديدة شركة (city Line) ربطت بين ليفربول وكلكتا وأضافت أربع سفن جديدة لأسطولها

كــذلك الخط الملاحى (Mensuelle Henderson Line) يربط جـلاسـجـو برانجون، وكذا الخط الملاحى (Ocean Steamship Company) الذى حول الخدمة النصف شهرية فيما بين ليفربول والصين إلى خدمة أسبوعية (وأضاف سبع سفن جديدة لأسطوله)، وخط (Anchor Line) الذى يسير من جلاسـجـو إلى بمبـاى (أضاف خمس سفن)، والخط الملاحى (The British India Steam Navigation co) قد مـد خدمـاته الملاحيـة لتشـمل كلكتـا وكراتشـى والخليج العربى (وأصبح مجموع سفنه عشر سفن)، وكذلك خط (Herrison Line) الذى أنشأ خطًا ملاحيًا منتظمًا إلى كلكتا. وخط مـلاحى جـديد باسم (The Star Line) الذى نظم خدمـات مماثلة. والخط الملاحى (The Hall Line) الذى خصص أربع سفن للخدمة فيما بين ليفربول وبمبـاى. كذلك الخط الملاحى (Clan Line) من ليفربول الى بمبـاى وكلكتـا. وخط مـلاحى باسم (Anchor Line, Wilson-Line) أيضـا من ليفربول الى بمباى. وخطا (Ben Line, Glen Line) من انجلتـرا الى الصين. والخط الملاحى (Persian Gulf) للخليج العربى، وخطوط:

١ ـ Victorian Line

٢ ـ Thames and Merrey Line

٣ ـ .Anglo Australasian Co للعمل مع استراليا(٦٧)

أما بالنسبة لفرنسا فقد أراد التجار الفرنسيون حتى قبل افتتاح قناة السـويس وذلك فى عـام ١٨٤٤ إنشـاء خط مـلاحى جـديد منتظم بين مـرسـيليـا وإسكندرية لينافس خط الملاحة البـريطانـى الذى يسـيـر من موانى انجلترا إلى الإسكندرية مارًا بمالطة، ولم يعارض محمدعلى فى إنشـاء هذا الخط البحـرى لأنه يجعله أقل اعتـمـادًا على سفن شـركـة (p&o) البريطانية فى عمليات الاستيراد والتصدير(٦٨). وبعد افتتاح قناة

السويس للملاحة أصبحت بمباى تستورد بضائعها من فرنسا مباشرة وليس هناك أرقام ملحوظة فى واردات بمباى من فرنسا سوى الخمور والمشروبات الروحية وهذه كانت تصل إليها على أساس أنها مصنوعات بريطانية لأن فرنسا تصدرها لإنجلترا وهذه بدورها تعيد تصديرها للهند على أساس أنها مصنوعات بريطانية، إلا أنه بعد افتتاح خط ملاحى مباشر يربط بمباى بموانى فرنسا على البحر المتوسط تغير الوضع لصالح المنتجين والتجار الفرنسيين(٦٩).

ومن كبريات الشركات الملاحية الفرنسية فى حوض البحر الأبيض المتوسط شركة: (Compagnie des Messageries Maritimes) التى قامت بزيادة عدد سفنها بعد افتتاح القناة لتقوم بالخدمة فيما بين موانى فرنسا وأستراليا ونيوكاليدونيا، وقد قامت هذه الشركة برفع قضية ضد قناة السويس فى مسألة رسوم المرور(٧٠) ومن الخطوط الملاحية الفرنسية الجديدة التى أنشئت بعد افتتاح قناة السويس نجد شركة:

١ - "La Ligne Francaise" التى ربطت مرسيليا بسواحل شرق افريقيا وتكونت من ٤ سفن.

٢ - وشركة "Compaginie Havraise" من الهافر إلى الهند الصينية (Cochin Chine).

٣ - وشركة: "Compagnie Fraissinet" أيضًا للعمل مع الهند الصينية.

٤ - وشركة: "Compagnie Nationale de Marseille" للعمل كذلك مع الهند الصينية.

٥ - وشركة Mesmier et cie للعمل مع الخليج العربى.

٦ - وشركة : Compagnie Commerciale Francaise de Transport .

٧ ـ وشركة: Compagnie Francaise Steamers de Quest حتى ميناء بمباى(٧١).

كذلك كانت قناة السويس بالنسبة للموانى الايطالية فرصة فى نظر رجال التجارة لاستعادة عظمتها التجارية التى فقدتها بكشف الطريق البحرى حول رأس الرجاء الصالح فى نهاية القرن الخامس عشر. فنجد غداة افتتاح قناة السويس للملاحة، أن الحكومة الإيطالية قد شكلت لجنة من أشخاص متخصصين لدراسة مسألة الخطوط الملاحية البريدية التى تساهم فيها الدولة، وكذلك الاتفاقيات المبرمة بين الحكومة والشركات الملاحية التى تقوم بين الموانى الإيطالية المختلفة والتى ينتهى عقدها عام ١٨٧٧م. ومن بين تلك الاتفاقيات اتفاقية مع شركة P&O التجارية والتى أسندت إليها الحكومة البريطانية عملية نقل البريد من الهند مارة بإيطاليا أقصر طريق إلى انجلترا، وكانت مساهمة الحكومة الإيطالية باستئجار هذه الشركة الأجنبية نتيجة لحاجة الحكومة الملحة فى افتتاح طريق ـ دون أدنى تأخير ـ يربطها بالهند. وذلك حتى تصبح البندقية أهم موانى إيطاليا وكذلك أكبر مستودع تجارى فى البحر الأدرياتى. وقد أعلنت الحكومة الايطالية بأنها ستسمح لشركة P&O بمواصلة رسو سفنها فى ميناء البندقية حتى فى حالة انقطاع مساهمتها فيها. هذا وقد أخذت الحكومة الإيطالية تزداد اقتناعًا بأنه قد جاء الوقت لكى تتولى فيه الشركات الملاحية الإيطالية الاستعداد بكافة قواها للوقوف محل شركة P&O. فإذا ما امتنعت شركة P&O عن الرسو بالبندقية عندئذ فإن شركة "Rubattino" الإيطالية ـ وهى كبرى الشركات الملاحية الإيطالية ـ تستطيع وبسرعة ربط هذا الميناء بالخط الملاحى الكبير إلى بمباي. وأثبت الخط الجديد أهميته، فقد نقلت الشركة الإيطالية عام (١٨٧٢) تسعة آلاف طن من البضائع

وارتفع هذا الرقم إلى خمسة عشر ألف طن فى العام التالى، ثم ازداد تسعة عشر ألف طن عام (١٨٧٤)، ولذا فإن هذا الخط الملاحى انتظم بصفة دورية شهريًا، وتقدر الحركة التجارية بين الموانى الإيطالية وبمباى بملايين الجنيهات. هذا بالإضافة إلى أن اطراد نمو وتطور الحركة التجارية الدولية جعل من الضرورى قيام رحلات عديدة بين إيطاليا والهند[٧٢].

وقد تقدم وزير الأشغال العامة الإيطالى لمجلس النواب الإيطالى فى جلسة ٥ ديسمبر ١٨٧١ بمشروع اتفاقية بين الحكومة وشركة الملاحة الإيطاليــــة Rubattino لمد خدماتها من موانى إيطاليا إلى مصر والهند[٧٣]. كذلك نجد الخط الملاحى الإيطالى Rubattino يقوم بنقل طرود النبيذ من ميناء مرسيليا وبوردو Bordeux إلى بمباى[٧٤]. هذا وقد نشرت جريدة (La Nazione) الإيطالية عن المشروعات الإيطالية الجديدة (بخصوص استغلال قناة السويس) إنشاء خط ملاحى جديد باسم: "Messageries Martimés Italiennes" برأسمال قدرة عشرة ملايين فرنك وبأسطول تجارى يسير بالبخار من الطراز الأول، وبهذا الأسطول يمكن ربط موانى إيطاليا (جنوا والبندقية) والموانى الأخرى . بالهند والصين وأستراليا عبر قناة السويس . وأضافت الصحيفة، أنه قد يساهم أمريكيون فى رأسمال بناء سفن تلك الشركة، وأنه سيكون فى مقدور هذه الشركة إعادة الموانى الإيطالية لعظمتها القديمة[٧٥].

وفى جنوا أسست شركة "Lioyd Italian" والتى لم تكن تملك سوى سفينتين[٧٦] قامتا بافتتاح أول خط ملاحى من إيطاليا إلى الصين وأخذت سفنها تزداد عامًا بعد عام فى هذا الخط[٧٧].

وبطبيعة الحال فقد فتحت قناة السويس المجال لإيطاليا لإنشاء مستعمراتها الصغيرة فى «عصب» على سواحل البحر الأحمر قبيل

الاحتلال الإنجليزى لمصر. وكانت إيطاليا تعقد الأمل على مستعمرة «عصب» لخلق محطة بحرية لها قيمتها بين أوروبا والشرق الأقصى ولإنشاء مركز تجارى يتصل بالحبشة ولخلق قاعدة للتوسع السياسى والإقليمى عندما تحين الفرصة.(٧٨) فقد كانت شركة روبلتينو الإيطالية تمتلك هذا الخليج منذ عام ١٨٧١(٧٩) لكن الحكومة الإيطالية استولت عليه فى عام ١٨٨١ وأخطرت الحكومة البريطانية فى نفس الوقت بذلك ولم تثر بريطانيا معارضة أمام إيطاليا فى هذا الشأن(٨٠).

أما النمسا فقد تطلعت هى الأخرى للاستفادة من هذا الطريق المائى الجديد. فنجد قنصل النمسا فى السويس يصرح بأن البضائع النمساوية مثل الأقمشة القطنية والحديد والصلب، والمواد المختلفة مثل الحبال والصابون والدقيق والبسكويت والكحول إلى غير ذلك، من الممكن أن نجد لها مخرجا سريعًا ومستمرًا إلى البلاد الواقعة على سواحل البحر الأحمر. لذلك يجب إنشاء علاقات تجارية مع تلك الدول. وتعلق الصحيفة الإيطالية التى أوردت هذا التصريح، أن على ايطاليا التى لديها الكثير من المنتجات المذكورة، غزو تلك الأسواق التى ستكون بمثابة مخرج جديد للمنتجات الإيطالية(٨١).

فالإمبراطورية النمساوية كان لها ميناء تريستا على البحر الأدرياتى منفذها التجارى على البحر الأبيض المتوسط، وكان هذا الميناء يرتبط بخط حديدى من فيينا حتى تريستا. لهذا كانت النمسا من المهتمين بحرية الملاحة فى نهر الدانوب كرابط رئيسى يربطها ببقية دول العالم وكان النهر يحمل التجارة أكثر من الخط الحديدى(٨٢).

ومن الشركات الملاحية النمساوية الجديدة نجد شركة "Lioyd Austrichien" التى نقلت البضائع من ميناء البندقية إلى الهند خلال عام ١٨٧١ بما قيمته ٦,٧٩٢,٥٠٠ فرنك(٨٣).

ونجد أن حكومة النمسا تقدمت إلى الرايخستاج (Reichstag) باقتراح من أجل جعل تريستا ميناءً حرًا، كما تسلمت شركة (اللويد النمساوية) للملاحة البحرية إعانة مالية من الحكومة لإنشاء خطين ملاحيين جديدين إلى بمباى وريودى جانيرو(٨٤) وأصبحت شركة (Lioyd-austro Hongroise) النمساوية من كبرى الشركات الملاحية النمساوية وازداد عدد سفنها عامًا بعد عام لتربط ميناء تريستا بميناء بمباى والهند وهونج كونج(٨٥).

كذلك نظمت الشركة الأسبانية للملاحة: (La Ligne Espagnole) خطًا ملاحيًا فيما بين ليفربول - برشلونه - مانيير، وتزايدت سفنه عاما بعد عام وأتى بنتائج عظيمة. وكانت هناك شركة ملاحية جديدة فى دور التكوين لتربط برشلونة مباشرة بالفلبين. كذلك خط ملاحى باسم (Marquis de Comp) من ليفربول - أسبانيا - الفلبين(٨٦).

أما الروسيا فقد استفادت أيضًا من افتتاح قناة السويس، فذكرت جريدة (Osservatore Triestino) النمساوية. بأن الروسيا تنظر بعين الاهتمام لقناة السويس، فعلى الرغم من عدم مساهمة روسيا فى مشروع قناة السويس واتخاذها منه موقفًا سلبيًا - نظرًا لحساسية انجلترا للمشروع وتأييد فرنسا له - إلا أنه بعد أن أصبحت قناة السويس واقعًا، قامت روسيا بدراسة ما يمكن أن تستفيده من هذه القناة من حيث اختصارها للمسافات.

فقناة السويس لم تكن ذات نفع فقط لإنجلترا وفرنسا وإيطاليا والنمسا مع الهند والشرق، بل هى أيضًا ذات نفع وفائدة أكبر بالنسبة لميناء أوديسا الروسى الواقع على البحر الأسود، إذ جعلت قناة السويس من ميناء أوديسا أقرب ميناء للشرق الأقصى بالمقارنة مع البلاد المذكورة. وأصبحت أوديسا الميناء المفضل للتجارة مع الشرق الأقصى.

فالسفينة التى تغادر ميناء أوديسا متجهة الى الصين عبر قناة السويس توفر ٥٠٠ ميل عن سفينة أخرى تقوم من ميناء مرسيليا و ٢٠٩٠ ميلاً أقل من سفينة تقوم من ميناء ليفربول. ففى الوقت الذى يصبح فيه ميناء أوديسا بعد فتح قناة السويس للملاحة - الميناء الأوروبى الأكثر قربًا للصين واليابان - فإنه عن طريق استخدام الطريق القديم عبر جبل طارق وطريق رأس الرجاء الصالح يكون أكثر الموانى تطرفًا وبعدًا. وهكذا تنتهز روسيا الفرصة المتاحة لموقع ميناء أوديسا بعد فتح قناة السويس لتقوم بإنشاء خط ملاحى وشركة ملاحية لها سفن منتظمة لربط أوديسا بالشرق الأقصى واليابان والصين وفلاديفوستك. وقدرت تكاليف تدعيم هذا الأسطول بمبلغ ٨٠٠,٠٠٠ روبل (أى ما يقدر بحوالى ثلاثة ملايين ومائتى ألف فرنك)[٨٧].

وهكذا أدى افتتاح قناة السويس إلى تحويل مسار بضائع هامة مثل القطن المشحون للروسيا والذى كان يصل أولا لإنجلترا لتصنيعه ثم إعادة شحنة ثانية إلى «سانت بطرسبورج». ولكن بعد فتح قناة السويس للملاحة نجد أن بضائع الهند تصل لميناء أوديسا مباشرة عبر قناة السويس. ومن أوديسا إلى موسكو وفى هذا تقصير للمسافة وسرعة فى الوقت وتكلفة أقل[٨٨].

هذا وقد قام مندوبون روسيون بالبحث فى إنشاء خط ملاحى مباشر فيما بين يوكوهاما وشنغهاى وأوديسا وقاموا فعلا بإنشاء خط ملاحى كبير بسفن بخارية[٨٩]. هذا بالإضافة إلى ازدياد حركة النشاط بين روسيا ومستعمراتها فى آمور (Amour) وجزيرة «سخالين» (Sakhalin) وكان من نتيجة ذلك أن أضيف ما يزيد عن عشرين سفينة بخارية لخدمة هذا النشاط الجديد، مستقلة فى خدماتها عن الأسطول التجارى الأهلى: "Flotte Nationale" . وهذا أدى بطبيعة الحال

إلى زيادة عدد سفن هذا الخط المتجهة للشرق الأقصى عبر قناة السويس(٩٠).

ومن الخطوط الملاحية الروسية نجد الخط الملاحى:

:La Compagine Russe de Navigation á vapeur et de commerce"
وقد زاد هذا الخط رحلاته إلى بمباى رحلتين(٩١).

ولم يقتصر أثر قناة السويس فقط على دول حوض البحر المتوسط بل شمل أيضًا الجزر الهامة الواقعة فى الطرق الملاحية، فلقد أوضحت التقارير الرسمية الصادرة عن حركة الملاحة البحرية فى جزيرة مالطة عام ١٨٧١م زيادة كبيرة فى عدد السفن التى دخلت موانى مالطة التى كانت محطة هامة للتموين بالفحم، وهذه الزيادة الضخمة ناتجة عن ازدياد السفن البخارية وازدياد سرعتها وإقبالها على الاتجاه نحو شرق البحر المتوسط بعد فتح قناة السويس لعبورها(٩٢).

وهكذا أدى افتتاح قناة السويس إلى تغيير المركز الاستراتيجى والتجارى لجزيرة مالطة فقد تزايدت السفن التجارية البريطانية التى أخذت تسلك الطريق الجديد إلى الشرق فعزز ذلك من أهمية مالطة ليس فقط كميناء للزيارة ومحطة للتموين بالفحم ولكنه فى نفس الوقت كمركز من مراكز القيادة Head quarters للأسطول البريطانى لحماية السفن البريطانية، وتدعيم مركز انجلترا وسيادتها على البحر الأبيض المتوسط. وسعت بريطانيا إلى توسيع وتعميق موانى مالطة لتسمح برسو السفن فى أمان. وكذلك الإسراع فى بناء الأحواض الجافة للأغراض التجارية لتقابل الزيادة فى السفن الوافدة على الجزيرة وتقديم خدمات الإصلاح والصيانة لهذه السفن. هذا بالإضافة إلى الأغراض العسكرية.

وهكذا فإن اختراع السفن البخارية بالإضافة إلى افتتاح قناة السويس ساهم فى رخاء هذه الجزيرة(٩٣).

وإذا انتقلنا إلى غرب أوروبا نجد اهتماما كبيرا بقناة السويس لا يقل عن دول البحر المتوسط، فألمانيا كانت اهتماماتها التجارية المباشرة مع الشرق قليلة الأهمية ولم تزدهر إلا فى الثمانينيات من هذا القرن عندما بدأ نمو حركة الاستعمار الألمانى خصوصا مع شرق أفريقيا فقد كان النشاط التجارى والتبشيرى الألمانى فى شرق أفريقيا واضحًا قبل افتتاح قناة السويس، وكان لانتهاء الحرب البروسية الفرنسية أثرها فى توجيه النشاط التجارى الألمانى إلى شرق أفريقيا، ومن مظاهر هذا النشاط تحويل قنصلية دول الهانزا فى زنجبار فى سنة ١٨٧٠ إلى قنصلية تمثل اتحاد شمال ألمانيا، ثم حولت فى سنة ١٨٧٩ إلى قنصلية الامبراطورية الألمانية(٩٤). ولكن مع ذلك نجد ألمانيا قد أعطت اهتماما بقناة السويس يسبق هذه الفترة. ففى عام ١٨٧٢م يجتمع مجلس إدارة الشركة الملاحية الألمانية:

(Compagnie Allemande de Navigation á vapeur) فى هامبورج للقيام بدراسة مسألة الاستفادة من قناة السويس كطريق ملاحى سريع، وأشار أنه فى بداية تكوين الشركة كان الهدف منها بناء سفن ذات أبعاد عادية تعمل فيما بين الموانى الأوروبية المختلفة. ولكن عند تدشين السفينة الأولى للشركة: ATALANTA عرضت على الشركة عمليات شحن بحرية إلى سنغافورة والصين عبر قناة السويس. وقبلت العرض على الفور بدون تردد وشجعتهم تلك الظروف على بناء باخرة أخرى "L'olympia" وكان ذلك دافعًا للشركة على إنشاء خط ملاحى منتظم مع الشرق الأقصى. ولم تتمكن سفن الشركة بادىء الأمر من أخذ بضائع

سـوى من مـوانـى بينانـج "panang" وسنغـافـورة وهـونج كـونج وشنغـهاى. وقد انتهى مجلس الإدارة من ترتيبات تحديد «النولون» إلى موانى الشرق الأقصى بتعريفة مباشرة. وقد استقر رأى مجلس الإدارة على شراء سفن ذات أبعاد كبيرة لتلبية احتياجات الحركة الملاحية المتزايدة. هذا وقد قام مجلس الإدارة بدراسة وحساب مسألة ارتفاع سعر الفحم وكذلك رسوم المرور بقناة السويس وقدرت تلك الإضافات بما لا يقل عن ١٢٠ ألف مارك فى العام. واستقر رأى مديرى الشركة على أنهم سينتهزون فرصة الاجتماع القادم الذى سيعقد إما بالقاهرة أو بالآستانة لدراسة مسألة رسوم المرور بقناة السويس والذى ستكون ألمانيا ممثلة فيه، عندئذ يمكن دراسة مسألة أثر رسوم المرور فى تخفيض مصروفات الشركة[٩٥].

وظلت هذه الشركة الملاحية الالمانية DeutscheDamfs chiff Reederei حتى الثمانينات هى الخط الملاحى الذى يخدم فيما بين هامبورج وشنغاى بأسطول قدره ثمانى سفن تمر عبر قناة السويس. وفى عام ١٨٨٢ تم إنشاء شركة الهانزا: Hansa compagnie بخط ملاحى يمر عبر قناة السويس، لاستيراد الجوت. وخط آخر باسم (sloman linie) للخدمة مع أستراليا. وفى هذه السنة (١٨٨٢) بلغ إجمالى السفن الألمانية العابرة لقناة السويس نسبة ٣٪ من إجمالى حركة السفن الأخرى ولكن مع نمو حركة الاستعمار الألمانى مع شرق أفريقيا ازدادت السفن الألمانية العابرة للقناة، فمثلا فى عام ١٨٨٦م تفتتح شركة: (Norddeutsch Lioyd) خدمة بريدية مع شرق أفريقيا وأستراليا[٩٦].

وبطبيعة الحال أدى تطور نمو حركة الملاحة الألمانية إلى حسد وقلق فرنسا، ونجد ذلك على صفحات الصحف. فلقد أثارت الصحف

الفرنسية مسألة أثر توحيد ألمانيا وإيطاليا لجهودهما فى مسألة تخفيض التعريفة الجمركية بينهما. ورأت الصحف فى ذلك محاولة للقضاء على ميناء مرسيليا وحرمانه من التجارة العابرة التى ظلت تثرى الميناء قرابة قرنين. وتورد الجريدة الفرنسية أنها قد نشرت من قبل مقالا بعنوان: (شركة صناعية ألمانية ضد فرنسا) أوردت فيها فقرة من كتيب نشر فى برلين بخصوص اقتراح عن قناة السويس جاء فيه: «من أجل استعادة ألمانيا لاستقلالها التجارى فيآسيا والتخلص من الاعتماد على انجلترا وفرنسا، يجب أن نكون إتحادًا ألمانيًا من أجل استخدام قناة السويس، اتحادًا نستطيع من خلاله تقدم تجارتنا الكبيرة وصناعتنا من أجل رفاهيتنا». وعلت الصحيفة بأن الهدف الواضح من ذلك هو قطف ثمار القناة الملاحية الجديدة، وأنها - أى الصحيفة - تعيد تذكير القراء بخطب (M. Sebel) وبسمارك فى الريخستاج البروسى عام ١٨٧٠م عندما صرح المستشار الألمانى: «من ناحيتنا فإن المبدأ هو أن نملك مواصلات مباشرة مع إيطاليا - صديقتنا - والتى أتمنى لها دوام الاستقرار». وأضافت الجريدة أن ألمانيا تبحث بل تشجع «تريستا» لكى تصبح ميناء منافسة لميناء مرسيليا - كراهية لفرنسا - فألمانيا ساعدت على تطوير وازدهار جنوا وفينسيا، وأعدت فوق ذلك أساطيل تجارية فى هامبورج، وبريم Bréme (جنوب هامبورج) للتقليل من العبور تجاه الشمال من ألمانيا. وامتلاك خطوط ملاحية مباشرة من تلك الموانى إلى الهند عبر قناة السويس» وأكدت الصحيفة مخاوفها من تكوين شركة ملاحية برأسمال كبير بهدف الاستيلاء شيئًا فشيئًا على تجارة العالم(٩٧).

كذلك تكونت فى الدانمرك شركة آسيوية للملاحة البخارية مع الصين والهند واليابان. فلقد أنشىء خط ملاحى جديد من السفن

التجارية يتبع شركة P&O فيما بين ميناء سوثهاميتون (Southampton) وميناء بمباى يمر عبر قناة السويس(٩٨).

أما هولندا فقد أعلنت الشركة الملاحية الملكية الهولندية: la Cómpagnie Royal Neederland - فى ٣١ يناير ١٨٧١م - عن تسيير السفينة البخارية: Prince Van Orange من إمستردام إلى (Batavia) عبر قناة السويس وهى سفينة سريعة وتستغرق رحلتها ٣/٤ ٣٦ يوم وتعود من نفس الطريق. وأعلنت الشركة أنها طلبت من انجلترا بناء سفينة بخارية جديدة لحسابها، لتحسين الخدمة على هذا الخط الملاحى الجديد(٩٩).

ومن الشركات الملاحية الأخرى التى تكونت فى هولندا وتعمل عبر قناة السويس شركة(١٠٠).

La Societe Neederlandaise Java, Le Rotterdam Lioyd"

ولم يقتصر الأمر على دول حوض البحر المتوسط وأوروبا بل تعداها إلى الولايات المتحدة الأمريكية فنجد الصحف تذكر أنه سوف تتكون شركة ملاحية تعمل فيما بين لندن ومضيق ملقا (Malacca) والصين. وأيضًا بين نيويورك والمضيق والصين عبر قناة السويس، وأن السفن فى دور البناء فى حوض Clyde تجهز لتكون مستعدة للعمل على هذين الخطين الملاحيين فى مارس وأبريل ١٨٧٢(١٠١).

وكان الشاى الصينى واليابانى المتجه إلى الولايات المتحدة وكندا يمر عبر قناة السويس. وقد وجد مستوردو الشاى فى نيويورك أنه من المربح أن يأتى شاى الصين واليابان عن طريق قناة السويس(١٠٢).

هذا وكانت الولايات المتحدة الأمريكية تصدر البترول للشرق الأقصى عبر قناة السويس، وقد بلغ إجمالى ما صدرته فى عام ١٨٧٨ للشرق

الأقصى ١٢٠، ٧٤٥، ٣ صفيحة بترول: "caisses de Petrole" وارتفع هذا الرقم فى عام ١٨٧٩ فأصبح: ٧٩٤، ٣٧٨، ٥ صفيحة بترول(١٠٣).

وهكذا استفادت الدول الصناعية الكبرى وفى مقدمتها إنجلترا أولى دول العالم الصناعية وقتئذ من مزايا العبور بالقناة فأصبح فى استطاعتها الاتصال بسرعة وبنفقات شحن منخفضة نسبيا بأسواق الشرق الأقصى الواسعة حيث المواد الخام اللازمة لصناعات هذه الدول وحيث أسواق توزيع منتجات مصانعها، وبذلك ازدادت المبادلات التجارية بين الدول الأوروبية الصناعية وبين دول الشرق الأقصى مما أدى إلى ازدهار الصناعة وازدياد إنتاجيتها، ومن هنا كان استخدام قناة السويس فى الملاحة البخارية من الدوافع التى عملت على تدعيم الصناعة وتوسعها وإرساء أسس الصناعة الحديثة فى كثير من الدول.

الهوامش

(1) Arther, Silva, White The expansion of Egypt under Anglo Egyptian Condomiuium. london 1899, p.76.

(2) Dudly, Stamp, A Commercial Geography, London 1937 p. 438

ويشبه بسمارك قناة السويس بالعمود الفقرى الذى يربط الظهر بالمخ. راجع:

Hallberg, op. Cit, p. 310.

(٣) دكتور إبراهيم صقر: المستقبل الاقتصادى لقناة السويس، بحث منشور بمجلة كلية آداب القاهرة - المجلد ٩ جـ ١ ص ١٩٠ - ١٩١.

(٤) المرجع السابق ص ١٩١.

(٥) وأسبوعين زمنيًا بالنسبة للسفن البخارية السريعة فى عام ١٩٣٠. أما بالنسبة لموانى حوض البحر المتوسط الأوربية فكانت الفائدة أكثر. راجع:

Sargent, Seaways of the Empire, London 1930. p.415.

(6) Ibid., p. 50.

(7) Bowden, Witt, An Economic History of Európe since 1750 N:y. 1937. p. 415.

(8) Hallberg, op. cit 216.

(٩) بالنسبة لتفاصيل هذه الطرق التجارية راجع بالتفصيل كتاب:

Clive, Day., Op. Cit. 84-85.

(١٠) راجع بالتفصيل تحسن المواصلات فى القرن ١٩ فى كل من:

الدكتور حسن كامل سليم - تاريخ أوروبا الاقتصادى فى القرن ١٩ ص ١٩٧، ٢٢١.

Bowden, op. Cit., pp. 402-3.

(11) B. D. No. 56 Bis. 17.7.1873.

(12) Ibid, No 27, 22. 9. 1872.

(13) Sargent, op. cit., p. 53.

(14) Ibid, pp. 53-4.

(١٥) إبراهيم صقر: المستقبل الاقتصادى لقناة السويس ص ٢١٤.

(١٦) المرجع السابق ص ٢١٦ - ٢١٩.

(17) Hallberg, op cit. p. 377.

راجع نقاط الارتكاز البحرى بالفصل الثالث.

(١٨) ترتيب الدول حسب مجموع حمولاتها التى عبرت القناة هى: انجلترا - فرنسا - هولندا - إيطاليا - المانيا - دول أخرى، انظر:

Wilson, op. cit. p. c. (preoface).

(19) Marder, British Naval Policy, p.85.

(20) Bowden, op. cit., pp.407-8.

(21) Ibid., p. 421.

(22) Day, Clive, A history of cómmerce. pp. 377-8.

(٢٣) عبدالعزيز الشناوى: قناة السويس والتيارات السياسية جـ ١ ص ١٤٤ - ١٤٥.

(24) Sargent, op. cit. pp. 54-8.

(25) Wilson, op. pp. 41-2.

(٢٦) عبدالعزيز الشناوى: قناة السويس والتيارات السياسية جـ ١ ص ١٤٤ - ١٤٥:

(٢٧) المرجع السابق، ص ١٤٥.

(28) Hoskins, op. Cit., pp. 433-4.

(٢٩) زكى صالح منسى: دراسة فى التاريخ الدولى والتوسع الاستعمارى - بريطانيا والعراق حتى عام ١٩١٤ - بغداد ١٩٧٠ - ص ١٦٥ - ١٦٦.

هذا ويلاحظ أن مشروع سكة حديد الفرات ظهر عام ١٨٥٧ بسبب ثورة «السيبوى» Sepoy فى الهند من جهة وحرب القرم من جهة أخرى، كل ذلك كان بمثابة إنذار للبريطانيين بضرورة جعل مواصلاتهم مع الهند أسرع مما كانت عليه لتعزيز إمبراطوريتهم فى وجه الخطر الروسى، ولم يتحقق المشروع: فلقد أذعن رئيس الوزراء لورد «بالمرستون» لتأثير نابليون الثالث الذى عارض سكة

حديد بريطانيا فى بلاد الشام التى كانت منطقة نفوذ فرنسية فى وقت ساد فيه الوئام بين البلدين بسبب حرب القرم. انظر المرجع السابق ص ١٦٤ ـ ١٦٥.

(30) Hoskins, op. cit. p. 397.

(31) Parliamentary pap. Board of Trade December 1882 Egypt. Farrer Report p.8.

(32) Hoskins, op. cit., p. 415.

(33) Marder, op. cit p. 468.

(34) Hallberge, op. cit p. 380.

(35) Sargent, Seaways of the Empire. pp 31-55.

Cf. Hallberg, op. cit p. 390.

(36) B.D. No, 300, 22.4.1880. p.3.

(٣٧) أوردت صحيفة قناة السويس B.D. بيانات عن صادرات الهند إلى موانى حوض البحر المتوسط خلال السنوات الأولى للافتتاح، راجع:

B.D.No 101, 12 10. 1874. pp. 1-2.

(38) Siegfried, op. cit. p. 120.

(39) Hallberg, op. cit., p. 377-378.

(40) Poydement Henri, Le canal De Suez; Paris. 1955 p.44.

(٤١) بيير رينوفان ـ تاريخ العلاقات الدولية ص ٣١٤.

(42) Encyclopedia Britanica, vol. 20 U.S.A. 1964.

راجع تحت مادة "Ship" ص ٥٢١ فصلا مسهبا عن تطور بناء السفن.

(43) Siegfried, op. cit, p. 120.

(44) Sargent, op. Cit., pp. 53-54.

(45) Fredric de Conink, Le Canal de Suez aprés l'inaugtration. Paris 1869. pp. 23-24.

(46) Siegfried, A. op. Cit. p. 114.

(47) Bulletin Décadaire das assemblés. genérales des actionnaires 1872-1899, Compte de l'exercice 1879. Inventaire general au 31.12. 1879. p. 15.

(48) Day, Clive, op. Cit. pp. 302-6.

(49) ibid. p. 306.; ef.

(50) Day, C, op. Cit. P306, of.

Roux. C.j., op cit. Tom. 2. p. 309.

(51) Encyclopedia Britanica. op Cit. vol. 20 p. 526.

(52) B.D. No. 12, 22. 4. 1879. pp 3-4.

(53) B.D. No. 30, 29. 10. 1872, p.4.

(54) Bowden & Others, Op. Cit p.400.

ـ قبل افتتاح قناة السويس بلغ سعر الطن من الفحم فى انجلترا ١٠ شلنات بينما كان سعره فى سقوطرة ٦٠ شلنا واقترح البعض تخفيض سعر الفحم خارج انجلترا بنقله إلى المحيط الهندى وهذا يكلف ١٥ شلنا للطن الواحد، كما اقترح البعض الآخر أن يتم نقل الفحم عبر مصر من الإسكندرية للقاهرة عن طريق النيل ثم يحمل بالجمال للسويس وقد قدرت تكاليف نقل الفحم حتى ذلك الميناء ٣ جنيهات استرلينية للطن، وكانت السويس مركزًا للتموين بالفحم حيث أنشئت المستودعات الضخمة لتموين السفن البخارية فى البحر الأحمر، وكانت انجلترا ترسل الفحم للاسكندرية وينقل منها فى ترعة المحمودية وفرع رشيد للقاهرة ومنها إلى السويس حيث تحمله قوافل الجمال. راجع:

Sargent, Op Vit. p. 44.

(55) Great Canals of the World, O. p. Austin. From the summary of commerce and finance from May 1902.

Treasury of department. p. 4053.

(56) Roux, J., Op. Cit T.2p. 309.

(٥٧) وتفصيل عدد السفن كالآتى: ٢١٤ إنجليزية، ٧٥ فرنسية، ٢٣ مصرية، ٢٦ نمساوية، ١٧ تركية، ١٠ إيطالية، ٣ أسبانية، ٢ هولندية، ١ أمريكية، ١ يونانية، ١ برتغالية، ١ روسية، ١ زنزبارية، ١ دانمركية ـ راجع:

Bulletin Décadaire No 6, 22.2.1872. p. 2.

(٥٨) وتفصيلها: ٥٠٢ سفينة إنجليزية، ٦٦ فرنسية، ٦٣ نمساوية، ٤٧ إيطالية، ٣١ تركية، ٢٢ مصرية، ٧ ألمانية، ٥ روسية، ٥ هولندية، ٤ بلجيكية، ٢ برتغالية، واحدة لكل من الدانمرك والنرويج ـ انظر المرجع السابق نفس الصفحة.

(59) Evan, Alfred Dudley: Transport, its history and economic London 1946. pp. 74 -75.

(60) Hoskins, British Routes, op. Cit pp. 314-5.

وانظر أيضا: إبراهيم صقر: المستقبل الاقتصادى لقناة السويس.

(٦١) هوبسون، الإمبرالية - ترجمة عبدالكريم، سلسلة كتب «الفكر السياسى الاشتراكى» القاهرة بدون تاريخ - ص ٥٦ - ٥٧.

(62) Great Canals, Op, Cit: P. 4053.

(٦٣) ومؤسس هذه الشركة كل من Anderson & Willcox وبدأت بخط ملاحى منتظم مع شبه جزيرة ايبيريا مع البرتغال وأسبانيا وقامت بنقل البريد من ايرلندا إلى مملكة اسبانيا وسميت الشركة أول الأمر باسم Peninsular Steam Navigation ثم حصلت الشركة على أحقية نقل البريد الحكومى من انجلترا للاسكندرية ولكن الجانب الهندى ظل بدون حل والرسائل التى تحملها شركة الهند الشرقية فيما بين السويس وبمباى لم تكن مناسبة، ولكن نجحت شركة P&O فى سبتمبر ١٨٤٢ فى بدء رحلات بخط ملاحى منتظم بين كلكتا ومدراس وسيلان والسويس. وجاء فى العقد الموقع بين الشركة والحكومة البريطانية فى ١ يناير ١٨٥٣ أن تقوم الشركة بنقل البريد مباشرة بين إنجلترا والإسكندرية والسويس وكلكتا وهونج كونج وسنغافوره وسيدنى ست مرات فى السنة. راجع:

Hurd, Archibald, The sea Traders London, 1922, pp. 173 - 177.

(٦٤) المصدر السابق ص ١٧٩ - ١٨٠ ويذكر المؤلف أن رأسمال الشركة بلغ ٤ ملايين جنيه وعدد المساهمين ٢٠٠٠ ولم يذكر السنة - وربما تكون سنة تأليف الكتاب وهو عام ١٩٢٢.

(٦٥) بلغ مجموع حمولة سفنها الصافية ثلاثة ملايين طن وقدرت بحوالى ١/ ٢٠ من مجموع حمولات السفن العابرة للقناة - قامت بها تلك الشركة - انظر:

Hardy, Ac., Seaways and Sea Traders, London. 1927.p 70.

(66) Bulletin Decadaire, No: 130-2 Aout, 1875. P.5.

(67) Bulletin Decadaire No. 130, pp.4-5,2 Aout 1875, Ibid No. 163, 2 July 1876 p.3 Ibid No, 341, 12 Juin 1884 pp. 4-5 No 448, Juin 1884 p.633.

(٦٨) عبدالعزيز الشناوى. قناة السويس والتيارات السياسية . ٤٤.

(69) Bulletin Decadaire, Op Cit. NO 101, 1.10. 1874 P.2.

(٧٠) انظر الفصل الخاص بمسألة رسوم المرور.

(71) B D,. No. 163, Aout 1876 p.3. Cf. No. 341, 12 juin 1881 pp 4-5, No. 448. juin 1884 p. 633.

(٧٢) إن الصادر والوارد مع ميناء بمباى حوالى ٦٤١٥ طنًا قيمتها ١٠,٥ مليون فرنك (من موانى ليفورنو Livourno ١١٠٠طن وميناء نابلى ٢٧٠٠ طن بما قيمته ٦,١٠٠,٠٠٠ فرنك) وصدر من تلك الموانى عام ١٨٧٤ إلى بمباى ٢٢٧٤ طن بضائع ومن بمباى اليها بمبلغ ٩ ملايين فرنك. انظر :

B.D. No 147, 32 1. 1876 p.2.

(73) B.B. Le Canal de Suez, No. 3, 22. 1. 1872 p.4.

(74) Ibid, No. 101. 12-10-1874 p.2.

(75) Ibid No 34, 2.12. 1872 pp. 4-5.

نقلا عن جزيرة (La Nezione) الإيطالية والتى نقلت بدورها عن الجريدة الأمريكية: New- York Daily Bulletin

(٧٦) هما السفينة Firenzet والسفينة Livorno ثم اشترت سفينة ثالثة Glensannoux

(77) B. Decadaire Op. Cit, No 12, 22, 4, 1872 pp. 2-3. no 163, 2.7.18-6 p2.

(٧٨) جلال يحيى. سواحل البحر الأحمر والتسلط البريطانى على مصر. لجنة الدراسات الأفريقية ص ٦٩.

(79) Corce Benedetto Histoir de L'ltalie contemporaine (1871-1915) Paris 1929,p.139.

(80) Granville to paget, 9.3.1881 parl. p. Egypt. No. 15 (1882) Nos. 18,17.

(81) B.D., Le Canal de Suez No. 30, 22.10.12872 p.3.

(82) Taylor, A.J.p., The struggle for Mastery in Europe p. 228.

(83) B.D. Le Canal de Suez No. 6, 22-2-1872. p.3.

رسالة ماجستير غير منشورة من كلية آداب الإسكندرية عام ١٩٦٤. ص٤٩.

(84) ibid. NO. 5, 12-2-1872. P.

(85) ibid, NO. 30, 2-8-1875 P.4; NO 341, 12-6 1881 P.4., NO 448, 2-6-1884 P. 633.

(86) obid. NO. 5, 12.2. 1872, P.2 NO. 163, 2.7. 1876. P.3 NO, 448, 2-6-1884 p, 633.

(87) BULETIN, Decadaire. No. 14, 12 Mai 1872 P.4.

(88) Ibid. No, 3, 22 Janvier 1872 p.3

وراجع أيضا: الوقائع المصرية عدد ١٥ يناير ١٨٨٧ جريدة رقم ٦ ص ٤٧ (وهو ضمن مجلد بمكتبة بلدية الإسكندرية عام ١٨٨٧ جـ ١ ص ٤٧).

(89) Bullet. Decadaire, C.S, No (1) 1.1. 1872 p.l.

(٩٠) تم استيلاء روسيا على إقليم أمور عام ١٨٥٨ وعلى جزيرة سخالين ١٨٥٢، راجع كتاب:

Alexis Krausse, Russia in Asia 1558 - 1899 London 1899.p 246,.

Bulletin Le Decadaire, Le Canal De Suez No. 341, 12 Juin 1881 p.5.

(91) B.D. No. 163, 2-7-1876. p.2.

(٩٢) دخل جزيرة مالطة عام ١٨٧١، ١٠٠ سفينة حربية بخارية، ١٢ يختًا شراعيًا بخاريًا، و١٧٣٢ سفينة حربية بخارية، بلغ إجمالي حمولتها ٢٦٢، ١٥٤٨٩ طنا بالإضافة إلى ٢٩٤٧ سفينة شراعية حمولتها ٥١٨،٩٨٠ طنًا ومجموع هذه السفن يبلغ ٤٦٨٠ سفينة مجموع حمولاتها ٢،٠٠٨٢٤٢ طنًا، وفى العام السابق ١٨٧٠ لم يصل مجموع السفن التى دخلت موانى مالطة عن ٢٩١٢ سفينة إجمالى حمولاتها ١،٥٠٤،٢٤٠ طنًا، انظر:

Bulletin Decadaire de canal de Suez No, 5, 12-2-1872 p.2.

(93) Laferla. A. U, British Malta, Vol l. pp,273- 274.

(٩٤) سعد زغلول عبد ربه. الاستعمار البريطانى فى كينيا (١٨٥٦، ١٩٢٣).

(95) B.D.No 44, 12 Mars 1873 P. 4, et No 12-22 Avril 1873 p.3.

(96) Ha iberg. op Cit. p. 383.

(97) B.D. No. 30; 29,October 1872 p.l.

نقلا عن جريدة: "L'interetpublic" الفرنسية.

(٩٨) بدأ ذلك الخط فى نهاية عام ١٨٧٢ انظر:

B.D. No,7,2 Mars, 1872, p.3.

(٩٩) وبتافيا (الاسم القديم للعاصمة جاكرتا) إحدى جزر جاوة وسكانها ٥٢٣,٠٠٠ نسمة آنذاك وكانت إحدى ممتلكات هولندا، وأشهر منتجاتها: السكر والبن: انظر جريدة قناة السويس:

B.D. No 2, ll janvier 1872 p.4.

(100) B.D. No. 130, 2 out, 1875 p.4..

(101) B.d. No, 35, 18. 12. 1872. p.2.

(102) B,D, No, 97.2.9. 1874 P.3.

وقد قدرت قيمة ما تستورده أوروبا والولايات المتحدة آنذاك من الشاى الصينى واليابانى ٣٥٠ مليون ليبرة فى العام بمبلغ مليون دولار.

(103) B.D. No. 299, 12. 4. 1880.

الفصل الثالث

أهمية قناة السويس الاستراتيجية والتيارات السياسية التى أحاطت بها

اهمية قناة السويس لانجلترا:

أ. قبل الافتتاح وبعده.

ب. الاستراتيجية البحرية البريطانية وسياسة الارتكاز البحرى شرق وغرب السويس (البحر المتوسط والأحمر والمحيط الهندى والشرق الأقصى).

. اهمية قناة السويس لإيطاليا وجهودها للاستفادة من افتتاح القناة.

. أهمية القناة لروسيا:

أ. سياسة روسيا البحرية ومشكلة المنافذ البحرية.

ب. موقف انجلترا من الروسيا.

. نتائج الحرب الفرنسية البروسية على مركز قناة السويس:

أ. القناة إبان الحرب.

ب. نهاية السيادة الفرنسية وأثرها على مركزها فى القناة.

جـ. نتائج النصر الروسى على موازين القوى فى أوروبا.

د. روسيا تلغى حياد البحر الأسود وموقف انجلترا.

هـ. أثر الحرب السبعينية على مصر وتركيا وقناة السويس.

إذا كنا قد تحدثنا عن دور القناة فى التجارة والاقتصاد العالمى، فإنها أيضا قد لعبت دورًا هامًا فى السياسة والاستراتيجية البحرية الدولية. ذلك أن قناة السويس لم تكن بمنأى عن الأحداث والصراعات الدولية. فقد أثرت وتأثرت بموازين القوى الدولية آنذاك بل وستظل كذلك إلى يومنا هذا.

لذلك فمن الأهمية بمكان دراسة التيارات السياسية التى أحاطت بالقناة فى سنواتها الأولى، وإلى أى حد برزت أهميتها السياسية والاستراتيجية فى تلك الأحداث الدولية.

وسنركز الدراسة هنا على القوى البحرية الدولية التى تهمها قناة السويس ، وهى تأتى من حيث ترتيب أهميتها فى استخدام قناة السويس على النحو التالى:

انجلترا - فرنسا - إيطاليا - روسيا - تركيا - ذلك أن قناة السويس قد أعادت الأهمية السياسية لحوض البحر المتوسط والبحر الأحمر والمحيط الهندى والخليج العربى ، لأنها فتحت الطرق البحرية أمام الأساطيل التجارية والحربية على السواء ليصبح لها وجود فى هذه

البحار بصفة مستمرة ، مما أزكى الصراع البحرى والتنافس بين الدول الأوروبية الاستعمارية للحصول على نقاط ارتكاز بحرى لها، ثم التوسع لتكوين مستعمرات لها لتصريف المنتجات وجلب المواد الخام.

فبعد افتتاح قناة السويس بثمانية أشهر فقط جرت أحداث دولية خطيرة فى أوروبا فى صيف عام ١٨٧٠، فقد شهدت القارة حربًا بين أكبر قوتين هما: فرنسا وبروسيا أدت إلى هزيمة الأولى فى «سيدان» و «متز» فتغيرت بذلك موازين القوى فى أوروبا. ونشأت تحالفات جديدة نتيجة لتلك الأحداث. وقد تأثرت قناة السويس بطبيعة الحال بهذا الصراع، كذلك ظهرت دولتان جديدتان هما إيطاليا التى كانت قد توحدت من قبل وألمانيا التى تم اتحادها فى العام نفسه، وأعلنت الإمبراطورية الألمانية الجديدة فى بداية العام التالى ١٨٧١. وهكذا أصبحت إيطاليا وألمانيا قوتين جديدتين لا مندوحة لانجلترا من عمل حسابهما فى نشاطها السياسى والاستعمارى. وبظهور هاتين الدولتين الموحدتين وبهزيمة فرنسا وقيام التحالف الثلاثى المعروف باسم «اتحاد القياصرة الثلاثة: (DAEIKAISEBBUNO) بعدئذ بقليل ، تغيرت قوى التوازن الدولى فى أوروبا ولم يكن هناك مفر من أن يتأثر مركز انجلترا فى شرق البحر المتوسط. كل ذلك زاد من أطماع انجلترا نحو مصر وقناة السويس مفتاح البحر المتوسط الشرقى والمدخل للتوسع فى شرق افريقيا. تلك القارة التى أصبحت ميدانًا للتنافس الاستعمارى بين الدول بعد افتتاح قناة السويس بقليل. ومن ثم شكلت قناة السويس قوة تأثير خطيرة بالنسبة لساسة وحكام انجلترا من حيث إنها الدولة الأولى المستخدمة للقناة منذ افتتاحها للملاحة. فقد سبق افتتاح القناة اهتمام بموقع مصر كطريق المواصلات بين الشرق والغرب. فنجد أن اهتمامات

انجلترا بمصر سبقت افتتاح القناة بقرن تقريبًا، وكان ذلك بعد حصولها على الهند فى معاهدة باريس ١٧٦٣، ولكن ذلك لم يتضح بشكل حاسم إلا بعد أربعين عامًا تقريبًا عند غزو بونابرت لمصر عام ١٧٩٨[١].

لذلك نجد انجلترا تتبنى سياسة حماية الإمبراطورية العثمانية مع تقوية روابط التبعية بين الولاة والسلطان بسبب خشية انجلترا من أن تتمكن الروسيا من السيطرة على تركيا، وبالتالى وضع قدمها فى حوض البحر المتوسط والسيطرة على العالم الإسلامى وتهديد طريق الهند، واعتقد رجال السياسة البريطانيون أن وحدة أراضى الإمبراطورية العثمانية واستقلالها السياسى كان ضرورة لتأمين ممتلكات انجلترا فى الشرق [٢]. ويبدو ذلك بوضوح عندما وقفت انجلترا وفرنسا إلى جانب الدولة العثمانية فى حرب القرم عام ١٨٥٦م لوقف تقدم الروسيا جنوباً تجاه البحر المتوسط والخليج العربى، وتمخضت الحرب عن فرض حياد البحر الأسود وبذلك تم طرد أسطولى روسيا وتركيا من مياه البحر الأسود علاوة على عدم قيام ترسانات فيه [٣].

وتبدو أهمية مشروع قناة السويس كطريق بحرى للمواصلات السريعة بين انجلترا وممتلكاتها فى الهند، حتى قبل افتتاحها للملاحة، وذلك عندما اضطرت انجلترا لإرسال نجداتها العسكرية إلى الهند بسبب ثورة قامت بها فى مايو ١٨٥٧ عرفت باسم (ثورةSépoy) كادت تعصف بالحكم البريطانى، فأرسلت قواتها عن طريق رأس الرجاء الصالح، مما تسبب عنه ضياع وقت طويل لطول المسافة، وطلب سفير انجلترا بالآستانة (سير ستراد فورد دى ردكليف) «Stratford de Redcliffe» إلى السلطان عبد المجيد السماح بمرور ضباط انجليز لا يرتدون الزى العسكرى عبر الأراضى المصرية إلى الهند، وسمح له

بذلك، وقامت فعلا أول قوة حربية إلى الهند عن طريق مصر تحركت من مالطة فوصلت الإسكندرية ومنها للقاهرة بالسكة الحديد ثم استخدموا الخط الحديدى الصحراوى فى اتجاه السويس (٤).

كذلك ظهرت حاجة انجلترا مرة ثانية لاستخدام الطريق البرى عبر مصر بعد عشر سنوات من حادث العصيان الهندى وذلك عندما اضطرت فى عام ١٨٦٧م إلى إرسال حملة تأديبية إلى الحبشة، فكلفت انجلترا حكومة الهند فى سبتمبر ١٨٦٧ بإرسال جيش نزل فى ميناء زولا على ساحل البحر الأحمر، عندما سجن ملكها «تيودور الثانى Theodorusll القنصل الإنجليزى: (D. Cameron) وقد اضطرت انجلترا إلى اختيار ميناء بومباى قاعدة لعملياتها بدلا من استخدام طريق مصر، لأن قناة السويس لم يكن قد تم افتتاحها، كذلك قدم الخديوى إسماعيل مساعداته عن طريق السفن المصرية المرابطة بميناء السويس وخصصت لمساعدة القوات الإنجليزية بالبحر الأحمر، وقامت تلك السفن بنقل كل ما يلزم القوات البريطانية المحاربة، وكانت انجلترا قد طلبت من الخديوى والسلطان السماح لقواتها بالنزول للساحل (٥).

ويذكر بعض المؤرخين بأنه لو كانت قناة السويس موجودة إبان حملة الحبشة واستخدمها الإنجليز فى حربهم معها لوفرت ملايين الجنيهات (٦).

ربطت الهند بأوروبا بكابل بحرى فى عام ١٨٥٦ بين طريق كراتشى والآستانة عبر الخليج الفارسى، ولما كانت بريطانيا ترغب فى وجود اتصال مباشر بينها وبين الهند فقد مدت فى عام ١٨٧٠ كابلا بحرياً من فالموث Falmouth إلى بمباى مباشرة عن طريق البحر المتوسط والبحر الأحمر مارًا بمصر. وفى نفس الوقت أنشئت محطة اتصال أخرى فى ميناء عدن للاتصال بالسفن التجارية والبريدية القادمة من لندن ومرسيليا وبرينديزى فى طريقها للهند عن طريق الإسكندرية والسويس (٧).

بافتتاح قناة السويس واجهت انجلترا حقيقة اتمامها، وأصبحت القناة بالنسبة لها موقفاً لا يمكن احتماله. فهى طريق بحرى هام تحت إدارة فرنسية، وقد جعل هذا الإمبرياليين الإنجليز يرتعدون خوفاً كلما فكروا فى ذلك يضاف إلى ذلك أن ملاك السفن والشركات الملاحية وجدوا أنه الصعب التعامل مع شركة فرنسية تدير القناة والحركة بهـــا(٨)، فى الوقت الذى كانت انجلترا تريد ألا تصبح مصر جزائر ثانية(٩).

لذلك نجد السياسة البريطانية تقوم بالتحرك فى كافة الاتجاهات فى تناسق تام من أجل حماية قناة السويس من أن تقع فى أيدى معادية أو تتعرض لتهديد خارجى، ومارست الدبلوماسية الإنجليزية ورجال الاستراتيجية البحرية البريطانيون سياسة ذكية ونشطة. وتركزت هذه السياسة فى حوض البحر المتوسط عامة وشرقيه بصفة خاصة، ويمكن تحديد تلك الاتجاهات الاستراتيجية البحرية البريطانية ونقاط الارتكاز البحرى وسياسة بريطانيا البحرية فى غرب السويس وشرقيها.

لذلك نجد فى عام ١٨٧٠ يقوم كل من الأدميرال ريتشارد(Admiral Richard) والجنرال كـــــلارك (clarke)، وهما من خبراء البحرية البريطانية، بتقديم تقرير إلى وزارة البحرية البريطانية اعترفا فيه بأنه من مصلحة تجارة بريطانيا الخارجية، وحماية لقوتها البحرية، ألا يقع هذا الطريق البحرى فى يد دولة واحدة حتى لا تتعرض التجارة والاسطول للخطر، حتى و لو كانت القناة فى يد شركة مستقلة (١٠)، وكان من البديهى بالنسبة للفكر السياسى والاستراتيجى البريطانى، أن تجارة بريطانيا الدولية واهتماماتها الإمبريالية قد وضعت على أساس استمرار سيادة وسيطرة بريطانيا على البحار بتدعيم الأسطول البحرى الذى لم يجد أى تهديد لتلك السيادة منذ حروب نابليون. وقد أثرت قناة

السويس على الملاحة العالمية (١١) ومن ثم فقد تحول مسار التجارة العالمية والبريطانية بصفة خاصة وطريق مواصلاتها الذى كان فى البحار المفتوحة، حيث كانت لها السيادة، إلى ممر ملاحى ضيق لا يمكن التحكم فيه (أتوماتيكيا) بواسطة قوة بحرية عظمى، وبمرور السنين كانت انجلترا تخشى من أن تقلل قناة السويس من قيمة القوة البحرية، وأن تحول التوازن بعيداً عن المياه الزرقاء (أعالى البحار) حيث كانت تمارس - بريطانيا سيادتها البحرية، إلى القناة التى ستقلها إلى استراتيجية أخرى قارية «Continental Strategy» كانت فيه بريطانيا أقل تميزاً فى سيطرتها البحرية (١٢).

وخلال القرن التاسع عشر حيث كان الاقتصاد الحكومى موضع ثقة تماماً مثل التوسع التجارى كانت هناك معارضة بريطانية لامتداد مسئوليتها تجاه الأراضى اليابسة «Land wards» وبالتالى معارضة أى تطور مثل قناة السويس، التى تتطلب مسئولية السيطرة على اليابسة كشرط ضرورى للحفاظ على المصالح البريطانية. فسياسة بريطانيا الخاصة بالمحافظة على تكامل كيان الإمبراطورية العثمانية وبالتحديد تدعيم السيادة العثمانية على مصر، كانت فى الواقع امتداداً لسياسة تجنب مشاكل احتلال الأراضى الجديدة وتبعاتها، وأن مسألة قيام بريطانيا بتدعيم نفوذ وسيادة الدولة العثمانية على مصر باءت بالفشل نتيجة لقوة مركز مصر الاقتصادى وقيام حكام أقوياء مثل محمد على، وعندما وجدت بريطانيا أن السيادة العثمانية على مصر ليست بالقوة الكافية فكرت الحكومات البريطانية المتعاقبة فى بديل عن هذه السيادة بوجود شكل من الحياد وفى شكل إدارة دولية لمصر. تلك الإدارة الدولية إذا كانت ذات فاعلية من وجهة النظر البريطانية فإنها تتطلب مشاركة بريطانية فى ممارسة هذه الإدارة حيث إن المحايدين لا يمكن الوثوق بهم لتدعيم الحياد (١٣).

ولما كانت انجلترا دولة بحرية كبرى فإن الأسطول البحرى هو دعامة الاستراتيجية البريطانية [١٤] ، ففيه تدعيم للأسطول التجارى البريطانى من جهة وحماية للجزر البريطانية من أى غزو خارجى، وقد اعتقد الإنجليز أن رخاءهم التجارى وإمبراطوريتهم الواسعة كانت مثار حسد العالم وكان هناك علاج وحيد وهو الذهاب إلى جميع السواحل لتقوية البحرية، إذ أن الحصار البحرى لانجلترا فيه قضاء عليها بعكس فرنسا التى لن تتأثر حتى لو تحطمت كل سفنها التجارية الخارجية، لذا فإن الضرورة الواضحة هو ملكية انجلترا لأسطول بحرى لا يقهر [١٥]. ويشرح «ماردر» ـ وهو كاتب انجليزى استعمارى ـ دور انجلترا وأسطولها البحرى بقوله: «نحن ننظر إلى الأسطول كقوة بوليس دولية أكثر منه كقوة حربية، ونحن نعتبر أن وظيفتنا هى حماية القانون والنظام فى العالم وحماية المدنية وضرب الشواطئ والقيام بدور الموجه والفيلسوف والصديق للسفن التجارية لجميع دول العالم» [١٦]، وفعلا كانت هناك أصوات كثيرة تنادى ببناء أسطول تجارى عظيم وكذلك أسطول حربى لأنه باحتلال إنجلترا الإمبراطورية مترامية الأطراف ووجود أسطول تجارى ضخم؛ لم يكن ثمة مفر من بناء أسطول حربى قوى يستطيع وحده أن يضمن إمداد الأطعمة لأمة توزع سكانها توزيعا غير متكافئ من الصناعة والتجارة، وبلغوا من كثرة العدد نسبيا بحيث صار من الصعب أن تقوم جزيرة صغيرة كبريطانيا بسد مطالبهم [١٧].

وتلك نظرة استعمارية متعصبة، لتبرير الاستعمار والتسلط على الشعوب بالقوة البحرية، وهذا السلوك لا يتفق مع أمه متحضرة، ويعود بالإنسان إلى عصر الغاب.

وكان الأسطول الملكى البريطانى له السيطرة العليا إبان الحروب النابليونية، وشهدت الفترة الواقعة بين ١٨٥٩ ـ ١٨٦٨ إعادة بناء البحرية

البريطانية [18]. وظل الأسطول البريطانى حتى عام ١٨٧٨م فى مركز الأمان من حيث إن فرنسا وهى المنافسة الرئيسية لانجلترا فى البحر كانت مشغولة بإعادة بناء وتنظيم جيشها بعد هزيمة عام ١٨٧٠ [19]. وظلت انجلترا حتى عام ١٨٨٤ تملك أقوى وأكبر أسطول بحرى، فى الوقت الذى أخذ فيه الأسطول البحرى الفرنسى فى النمو، كذلك أخذت روسيا وإيطاليا فى بناء أساطيل كبيرة، وأخذت الإمبراطورية الألمانية الناشئة تبنى بدورها أسطولها بطموح[20] ولكن بعد عام ١٨٨٨ تفوق الأسطول البريطانى من حيث القوة على الأسطول الفرنسى والروسى بنسبة خمسة إلى ثلاثة[21] وقد اهتمت انجلترا ببناء ناقلات للجنود فكان لديها أكبر ناقلة جنود، هى: «Malabar» استخدمت فى نقل قواتها عند الأزمات والتى عبرت قناة السويس مرارًا وكانت لها مشاكل من حيث رسوم المرور مع شركة قناة السويس[22].

واتجهت انجلترا بكل قواها لصناعة وبناء السفن الحربية متخذة انتاجها المتفوق من الحديد والصلب فى هذه الصناعة. وتطور تلك الصناعة وسارت جنبا إلى جنب مع التقدم فى صنع المدافع الثقيلة ووسائل التدمير، واستعانت بريطانيا بتلك السيادة البحرية لتوسيع رقعتها الاستعمارية فاستطاعت فى المدة من ١٨٧٠ ـ ١٨٩٨ أن تضيف إلى ممتلكاتها ما يقرب من خمسة ملايين ميل مربع يسكنها ما يقدر بحوالى ٨٨ مليون نسمة[23]، وكان التوسع فى المستعمرات والتجارة قوة ديناميكية تسير وراء الشعار الإمبريالى: «التجارة تسير وراء العلم» Trade follows The Flag وكذلك شعار: مسئولية الرجل الأبيض» The White Man's burden» من الحجج الاستعمارية لضم الأراضى الشاسعة. على أى حال فإن الأسطول كان له دور الحماية والدفاع الإمبريالى، وكان لزاما وجود أسطول قوى يحمى المستعمرات الحديثة الإنشاء وكذلك

حماية مناطق النفوذ، وبتقوية الأسطول حربيًا يستطيع الحركة بحرية فى المحيطات، كذلك يمكن تأمين خطوط المواصلات، وأن القوة البحرية لم تفتح أسواقًا جديدة فقط بل أعطت كذلك الحماية لمستغل تلك الأسواق، وكانت التجارة البريطانية والرخاء البريطانى من نتائج حماية الأسطول(٢٤).

وهناك صورة أخرى من صور الاستراتيجية البحرية وهى المحطات البحرية أو نقاط الارتكاز البحرى، فقد كانت قناة السويس تمثل همزة الوصل بين تلك المحطات البحرية لأنها تكمل السلسلة على الطريق البحرى بين انجلترا والشرق.

لذلك نجد أن من أهم الخطوط الرئيسية فى سياسة بريطانيا البحرية منذ القرن الثامن عشر هو السيطرة على نقاط الارتكاز البحرى فى حوض البحر المتوسط والبحر الأحمر والمحيط الهندى والشرق الأقصى.

فجبل طارق ومالطة وقبرص ومصر هى سلسلة من القواعد البحرية الحصينة للقوة البحرية من أجل السيطرة والسيادة فى حوض البحر المتوسط، وأهم نقاط هذه السلسلة هى مصر فهى مصدر خطر للإمبراطورية البريطانية إذا ما تعرضت لخطر الغزو الأجنبى(٢٥)، وأن الحصول على نقاط ارتكاز بحرى كان ضروريًا من وجهة نظر الاستراتيجية البحرية والتوسع الاستعمارى، فهى تستطيع تأمين المواصلات لكى يستطيع الأسطول السيطرة على الطرق البحرية الأساسية ويتمكن من العمل فى كل مكان، فكان من الضرورى الحصول على نقاط التجاء تكون له فيها ترسانات للإصلاح ومراكز للتزود بالوقود وقواعد للعمليات، فبعد استيلاء انجلترا على الهند اهتمت بالاستيلاء على المحطات الإستراتيجية على طرق المواصلات التى تربط المحيط

الأطلنطى بالمحيط الهندى، فاستولت على مستعمرة رأس الرجاء الصالح من هولندا (١٨٠٦) وبذلك سيطرت على الطريق حول رأس الرجاء الصالح. وهكذا برزت أهمية مجموعة الجزر المتناثرة، والتى كانت عديمة الأهمية، فأصبحت مستودعات سهلة للفحم تهم السفن والشركات الملاحية ذلك أن تزويد السفن البخارية بالفحم يعتمد كثيراً على السعر، وهذا بدوره يعتمد اعتماداً كبيرا على المسافة الواقعة بين حقول الفحم وتكاليف النقل (٢٦).

تلك هى المبادئ العامة لسياسة نقاط الارتكاز البحرى البريطانية. ولكى نرى بالتفصيل تطبيق تلك السياسة البحرية فى البحار المختلفة التى ربطتها جميعاً قناة السويس، علينا دراسة عملية استيلاء انجلترا على تلك المحطات البحرية، سواء فى شرق قناة السويس أو غربها، كل ذلك يوضح لنا الأهمية القصوى لقناة السويس فى سلسلة الطرق الملاحية بين الشرق والغرب وضرورة وضع انجلترا يدها على هذا الطريق ومنع أى قوة أخرى من السيطرة عليه.

وتمثل قناة السويس المفتاح الشرقى لحوض البحر المتوسط الذى يتصل غرباً بمضيق جبل طارق الذى سيطرت عليه انجلترا، ويمكن تقسيم حوض البحر المتوسط إلى قسمين: الحوض الغربى والحوض الشرقى. وفيما بين المنطقتين يأخذ الحوض فى الضيق وتوجد مسافة صغيرة فيما بين جزيرة صقلية الإيطالية وساحل شمال أفريقيا حيث توجد تونس. وفى منتصف هذا الطريق فيما بين هاتين النقطتين وحيث تقوم بحماية منطقة الاقتراب من الحوض الغربى والحوض الشرقى، تقع جزيرة مالطة التى احتلتها بريطانيا عام ١٨٠٠، وجزيرة قبرص شرق حوض البحر المتوسط والتى استولت عليها أيضاً سنة ١٨٧٨ (٢٧).

وبعد افتتاح قناة السويس، عملت بريطانيا على أن تظل لها السيادة البحرية فى حوض البحر المتوسط والعمل على منع قيام أو وجود أى تحالف أوروبى قادر على قلب أو معارضة ومنافسة النفوذ البريطانى فى الآستانة (٢٨).

وعلى الرغم من أن انجلترا لم يكن لها سواحل على منطقة حوض البحر المتوسط، إلا أن قوة انجلترا وتفوقها البحرى وقواعدها الحصينة فى جبل طارق ومالطة، وصلات الصداقة والتحالف التى كانت تربطها مدة طويلة بالدولة العثمانية، كل ذلك جعل لها مركزاً ممتازاً فى ذلك البحر (٢٩).

وكان حوض البحر المتوسط ـ كما ذكرنا ـ له أهميته الاقتصادية أيضاً لانجلترا، فإذا خسرت هذه التجارة كانت بمثابة ضربة قاضية عليها (٣٠). لهذا نجد انجلترا تسعى الى الاستيلاء على نقاط ارتكاز بحرى غربى السويس، فاستولت على جبل طارق (١٧١٣). هذا ويعتبر جبل طارق المفتاح الغربى للحوض، ثم جزيرة مالطة وهى من النقاط الاستراتيجية الهامة، والتى كان قد استولى عليها نابليون بونابرت (١٧٩٨) وهو فى طريقه لمصر (٣١) وبعد ان احتلتها انجلترا رفضت الجلاء عنها رغم أحكام معاهدة إميان (١٨٠٢) (٣٢) وظلت انجلترا محتفظة بالجزيرة ذات الموقع الاستراتيجى الهام فى البحر المتوسط. واثناء تنفيذ دى لسبس لمشروع قناة السويس ثارت مناقشات فى انجلترا حول أهمية مالطة وضرورة توسيع موانيها. وكان الرأى العام يؤيد عملية توسيع ميناء جزيرة مالطة. وشعر (لوردات الأدميرالية) أنه من الضرورى المشاركة فى تنفيذها بزيادة حجم الميناء والتسهيلات الخاصة بالحوض الجاف فى مالطة، واقترحت البحرية بناء الحوض فى الميناء

التجارى الجديد حتى يمكن استقبال أى من السفن الحربية وبدء العمل فى توسيع ميناء: (Mersa) فى بداية عام ١٨٦١ (٣٣).

وهكذا نجد إنجلترا التى كانت ترقب عن كثب سير العمل فى القناة تأخذ فى الاستعداد الحربى وتتهيأ لليوم الموعود فشرعت (الأدميرالية) البريطانية فى توسيع ميناء مالطة وزيادة عدد أرصفته عام ١٨٦٣. وعززت استحكامات ذلك الميناء وأخذت تعد العدة للدور البحرى العسكرى الذى تقوم به بعد شق قناة السويس. كذلك أخذت شركةP&O البريطانية تستعد لتسيير سفنها تجاه الطريق الجديد فى أقرب فرصة ممكنة ، وأخذت الحكومة البريطانية تقوم فى نفس الوقت بعمليات إنشائية مماثلة لتلك التى قامت بها فى مالطة فى ميناءى عدن وبمباى(٣٤).

وهذا ويجدر التنويه بأن جزيرة مالطة قد زادت أهميتها فى نظر البريطانيين خصوصاً بعد تخليهم عن جزر الأيونيان بالبحر المتوسط لليونان (١٨٦٣).

لذا رابطت القوات البريطانية بها ومن ثم اهتموا بتوسيع مينائها وبناء الأحواض المختلفة بها لإصلاح السفن (٣٥).

أما جزيرة كريت فظلت مدة طويلة خاضعة للدولة العثمانية، وعندما قامت ثورة أهالى كريت ١٨٦٦، رفضت انجلترا ضم الجزيرة، لمصر لأن هذا سيترتب عليه امتداد النفوذ الفرنسى إلى هذه الجزيرة لهذا رفضت انجلترا إسناد حكم الجزيرة لإسماعيل لأنه لا يحقق المصالح البريطانية(٣٦).

كذلك سعت انجلترا خلال القرن التاسع عشر إلى منع أى دولة قوية من الاستقرار على الساحل الشمالى المواجه لجبل طارق أو المضيق (٣٧)

حتى تضمن التحكم فى المدخل الغربى لحوض البحر المتوسط. وكانت طنجة تمثل نقطة حساسية بالنسبة لساسة انجلترا. وكانت فرنسا تعلم أن أوروبا لن تترك انجلترا تستولى وحدها على الباب الغربى للبحر المتوسط لذلك رأت فرنسا أن تدخل مع بريطانيا وأسبانيا فى محادثات ودية، على أن تعرض وضع طنجة ومنطقتها تحت ضمان جماعى من الدول وذلك فى أوائل القرن العشرين (٣٨).

كذلك استولت انجلترا على قبرص عام ١٨٧٨ لتكون قريبة من مصر وقناة السويس وشرقى حوض البحر المتوسط. وكذلك لتكون قريبة من البسفور والدردنيل فى حالة أى هجوم روسى عليها، وقد ظلت سياسة بريطانيا طول القرن التاسع عشر تعمل على منع روسيا من الوصول إلى البحر المتوسط(٣٩) خشية تهديد الأسطول البريطانى. ويمكن النظر إلى رفض انجلترا للجلاء عن مالطة بناء على نصوص معاهدة أميان على أنه أساس من أسس الاستراتيجية البحرية البريطانية فى حوض البحر المتوسط والتى استمرت أكثر من مائة عام. والتى كان من أهدافها الأساسية المحافظة على سيادتها البحرية، وكذلك المحافظة على وحدة الأراضى العثمانية(٤٠).

فبالنسبة لموقف انجلترا من الإمبراطورية العثمانية نجد المصالح السياسية والاستراتيجية البريطانية تكمن فى المحافظة على كيان الإمبراطورية العثمانية لضمان المحافظة على التفوق الإنجليزى على الطرق الملاحية فى حوض البحر المتوسط، وبالتالى الاحتفاظ بالإمبراطورية العثمانية كحاجز أمام التوسع الروسى ومنع القوى البحرية الروسية من عبور المضايق(٤١) ذلك أن ساسة الاستراتيجية البريطانية رأوا أهمية إبقاء سلسلة البلاد الممتدة من آسيا الصغرى غربًا، وإيران وأفغانستان والتبت والصين شرقًا مستقلة ولكن بدرجة

تكفى لكى تشكل حاجزًا يمنع التقدم الروسى إلى جنوب آسيا والمحيط الهندى وحتى الخليج، وعرفت هذه البلاد باسم «الدول العازلة» Buffar States[٤٢] فانجلترا كانت ترى فى احتلال الروسيا للآستانة تهديدًا لآسيا وأوروبا حيث ستصبح روسيا عندئذ بمثابة عملاق ضخم: «as a conquering colossus» ويصبح البحر الأسود بحيرة روسية: وتصبح المضايق ممرات آمنة لأسطولها وتكون شبه جزيرة البلقان وآسيا الصغرى مجالاً جديدًا لتوسعها، كما تستطيع روسيا أن تتطلع للسيطرة على حوض البحر المتوسط برًا وبحرًا [٤٣].

ونتائج ذلك: أولاً - مخاطرة حرب أوروبية نتيجة للصراع على الأسلاب،

وثانيا - تواجد فرنسا وروسيا فى أراض تؤدى إلى الهند - لذلك سارت الدبلوماسية البريطانية فى حوض البحر المتوسط خلال القرن التاسع عشر بنجاح فى منع أى تحالف بين فرنسا والروسيا لأن هذا سيؤدى إلى تقسيم الإمبراطورية العثمانية بينهما، واعتمدت انجلترا على تأييد النمسا منذ أن كانت إمبراطورية (هابسبورج) مهتمة بمنع تكوين هذا التحالف. وسارت الحكومات البريطانية المتعاقبة على هذه السياسة، ونجحت فيها عند مواجهة كل الأزمات التى هددت مستقبل الإمبراطورية العثمانية[٤٤] وذلك بأن خلقت تناسقًا بين الدول الأوروبية حتى تصبح إحدى الدولتين - فرنسا والروسيا - فى حالة عزلة ، وهى السياسة التى يطلق عليها، «مارلو» «دبلوماسية الشطرنج: Diplomatic chess»[٤٥].

هذا وقد تأثرت مسألة «دبلوماسية الشطرنج» هذه بالتغيرات التى طرأت على الموقف فى أوروبا وبظهور دول جديدة ثم افتتاح قناة السويس، وظهور إيطاليا الموحدة (١٨٧٠) وهزيمة النمسا (١٨٦٦)

وفقدها تفوقها بين الولايات الألمانية، وانتصار بروسيا على فرنسا (١٨٧٠)، وخروج ألمانيا موحدة، كل ذلك أثر على موقف إنجلترا إزاء القارة، فقد أصبحت سياسة انجلترا التقليدية الرامية إلى تجنب قيام تحالف (فرنسى - روسى) مشكلة بعد رغبة فرنسا الانتقام من ألمانيا واستعادة الألزاس واللورين، ورغبة ألمانيا فى إبقاء فرنسا فى صراع مع دول أخرى بقدر الإمكان[٤٦]. لذلك لجأت بريطانيا إلى تدعيم استراتيجيتها البحرية فى حوض البحر المتوسط بأن أيدت استعدادها لتأييد أى قوى قارية تتحالف معها، ووجدت فى إيطاليا ذلك الحليف[٤٧].

ويذكر «ماردر» بأن أى إضعاف للأسطول البريطانى أو إخراجه من حوض البحر المتوسط سيكون بمثابة: «إلقاء عود ثقاب فى برميل بارود أوروبا»[٤٨].

ويضيف ماردر، بأن مكان السفن الحربية هو حيث يوجد الأعداء، ومركز الجاذبية بالنسبة للحرب البحرية كان يوجد فى حوض البحر المتوسط ولمدة طويلة حيث كانت قوة الأسطول الفرنسى الرئيسية متواجدة فيه. هذا بالإضافة إلى أن انجلترا وروسيا كانتا باستمرار على شفا الحرب وأن تواجد أسطول انجليزى قوى فى البحر المتوسط كان الغرض منه استخدامه ضد روسيا عند الطلب. ويضيف ماردر، أن انجلترا كان لها تواجد فى هذا الحوض منذ قرنين ولهذا أهميته من الناحية القومية وأيضاً لهيبة بريطانيا فى حوض البحر المتوسط [٤٩].

كذلك نجد فى الثمانينات بعد احتلال انجلترا لقناة السويس، وقيام فرنسا بمعارضة السياسة الإنجليزية فى مصر وإثارة ألمانيا ضدها، أن خشيت انجلترا الوقوف وحيدة فى المسألة المصرية وفى حوض البحر المتوسط، وكانت تخشى بالأخص كلاً من فرنسا والروسيا، لهذا لجأ

سولسبرى، الذى كان لا يؤمن بسياسة المحافظة على الإمبراطورية العثمانية، إلى عقد ما يعرف باسم اتفاقات البحر المتوسط (Mediterranean Agreements) عام ١٨٨٧، بين دول التحالف الثلاث وهى دول الوسط (إيطاليا والنمسا وألمانيا) . وذلك من أجل حماية الحالة الراهنة فى حوض البحر المتوسط والإدرياتى والإيجى والبحر الأسود. وتعهد بريطانيا بحماية السواحل الإيطالية من الأسطول الفرنسى مقابل تعهد إيطاليا بتعضيد المصالح البريطانية فى مصر (٥٠) وسعت بريطانيا إلى ذلك نتيجة إحساسها بعزلتها إبان اجتماعات مؤتمر باريس الدولى (١٨٨٥ ـ ١٨٨٨) الخاص بتحديد المركز الدولى لقناة السويس (٥١).

وإذا انتقلنا إلى شرقى السويس نجد بريطانيا تواصل نفس سياستها القائمة على تثبيت أقدامها فى نقاط ارتكاز بحرية فى المواقع الاستراتيجية على طول الطريق للهند والشرق الأقصى، ففى البحر الأحمر استولت على عدن (١٨٣٩) للوقوف أمام المؤامرات الفرنسية وضمان حرية طريق التجارة عبر مصر من السويس للبحر الأحمر (٥٢). كذلك استولت على جزيرة بريم (Perim) فى ١٤ فبراير ١٨٥٧ الواقعة عند مدخل بوغاز باب المندب ـ وتسيطر على حركة الملاحة فى البحر الأحمر من ناحية منفذه الجنوبى، والهدف من احتلالها هو جعلها محطة وقاعدة عسكرية عندما يتم إنشاء القناة. ويؤيد هذا الرأى (البريجادير كوجان) «Brigadier Coghan» المقيم السياسى فى عدن والذى أوصى باحتلال الجزيرة للوقوف فى وجه فرنسا إذا تم إنشاء قناة السويس (٥٣)

وتمتاز عدن بموقعها الاستراتيجى، فهى ميناء كان من السهل تحويله لقاعدة بحرية، علاوة على أهميته للهند فهو حلقة اتصال بأوروبا عن

طريق رأس الرجاء الصالح وطريق البحر الأحمر، وإذا كانت قناة السويس هى المفتاح الشمالى للبحر الاحمر فعدن هى المفتاح الجنوبى له. وعدن تقع فى منتصف المسافة تقريبا بين الهند والبحر المتوسط، فهى قلعة يمكن عن طريقها السيطرة على المحيط الهندى ونقطة ارتكاز فى طريق الملاحة صوب البحر المتوسط ومركز هام للتوسع فى شرق افريقيا وشبه الجزيرة العربية (٥٤). كما استولت انجلترا على جزيرة سقوطرة (Socotra) فى مدخل خليج عدن (١٨٣٥)، وبالنسبة لسواحل البحر الأحمر الغربية فهذه كانت فى حوزة مصر، وبذلك سبقت مصر الدول الاوروبية إلى هذه المناطق وسدت الطرق فى وجهها وعلى الأخص انجلترا وفرنسا وإيطاليا التى كانت تتنافس للحصول على نقاط ارتكاز لها فى البحر الأحمر (٥٥).

ولقد سعت انجلترا إلى وضع حد للتوسع المصرى على الساحل الافريقى الشرقى، فأرغمت الخديوى على توقيع معاهدة إلغاء الرقيق فى مصر والسودان فى ٤ أغسطس ١٨٧٧، وعززت تلك الاتفاقية بإنشاء خدمة بوليسية فى سبتمبر من نفس السنة لمراقبة السفن العابرة للبحر الأحمر والتابعة للحكومة المصرية وتفتيشها. وفى ٧ سبتمبر ١٨٧٧ وقعت الحكومة الإنجليزية مع الخديوى إسماعيل معاهدة ثانية اعترف فيها بسيادة مصر على الساحل الصومالى حتى رأس حافون، كل ذلك يوضح اهتمام إنجلترا بالبحر الأحمر(٥٦) وكان هدفها من الاعتراف بسيادة مصر على الساحل الصومالى بمثابة إبعاد للأطماع الفرنسية والإيطالية عن هذه المنطقة وصيانة لها ريثما تتهيأ لها الفرصة لاحتلال مصر وملحقاتها فى السودان(٥٧). وباستيلاء انجلترا على قناة السويس ١٨٨٢ تحول البحر الأحمر إلى بحيرة بريطانية وأصبح منطقة أمان للأسطول البريطانى والتجارة البريطانية. وواضح مدى تأثير قناة السويس على

الحركة الاستعمارية فى البحر الأحمر. فقد أدى افتتاحها إلى إزكاء روح التنافس الاستعمارى بين انجلترا وفرنسا وإيطاليا للحصول على نقاط ارتكاز على سواحله، وهكذا كان افتتاح القناة نقطة هامة فى مستقبل البحر الأحمر. بل نقطة هامة فى تاريخ استعمار شرق افريقيا واكتشاف منابع النيل الاستوائية، وعلقت صحيفة « النيويورك تايمز» فى افتتاحيتها بقولها: «إن قناة السويس تقرب اكتشافات سبيك وبيكر وبيرتون وليفنجستون حول المنابع الاستوائية للنيل إلى متناول يد الاستعمار الإنجليزى»(٥٨).

وإذا انتقلنا للمحيط الهندى نجد أن انجلترا كانت قد سارعت إلى تثبيت مراكزها فى نقاط مختلفة فيه منذ مطلع القرن التاسع عشر. فقد أخذت من فرنسا وهولندا كل ما تستطيع من مستعمرات. ولكنها حصرت همها فى تأمين الحماية الاستراتيجية للطرق البحرية والتجارة وأمنت طريق الهند بالحصول على مستعمرة الرأس وجزيرة موريشيوس فى المحيط الهندى شرق مدغشقر من فرنسا. كذلك استولت على سنغافورة (١٨١٩)(٥٩). واستولت على مضيق ملقا من هولندا(١٨٢٤) وعلى سرواك وبورنيو (١٨٤٣) ولذا أطلق على المحيط الهندى «بحيرة بريطانية»(٦٠).

وكان لافتتاح قناة السويس ، واستعمال السفن البخارية بدلا من الشراعية أثر كبير أدى إلى فتح صفحة جديدة فى تاريخ المحيط الهندى(٦١). فقد أضعف نسبيًا سيطرة بريطانيا البحرية Maritime Hegemony وفى نفس الوقت شجع فرنسا وهولندا على إنشاء أسطول للمتاجرة مع آسيا ومن ثم تحرير أنفسهم من اعتمادهم على السفن البريطانية. كذلك أدى افتتاح القناة إلى تشجيع فرنسا لإحياء آمالها القديمة، بالإضافة إلى أن القناة شجعت إيطاليا وألمانيا للسيطرة

واستغلال شرق أفريقيا، وكذا تأثرت موازين القوى فى المحيط الهندى نتيجة افتتاح قناة السويس (٦٢).

وقد امتد أثر قناة السويس للشرق الأقصى الذى كان خلال القرن التاسع عشر مسرحا للصراع الاستعمارى فى ثلاث دوائر: الهند الصينية بما فيها الملايو والصين ولاسيما سواحلها وجزر الاقيانوسه المتناثرة. فقد أفادت قناة السويس، الدول التى لها مستعمرات فى هذه المناطق وجعلتها أكثر قرباً، فتخلت أساطيل هذه الدول عن استخدام طريق رأس الرجاء وعمدت إلى عبور قناة السويس، وأصبح الطريق البحرى الجديد يمر عبر محطات للتموين بالوقود ومراكز إصلاح وصيانة السفن فى جبل طارق ومالطه وبورسعيد والسويس وعدن. وأكبر دليل على تسهيل قناة السويس لنمو حركة الاستعمار فى الشرق هو حركة نقل الجنود المتجهين للهند وغيرها والعائدين من الشرق، فقد سهلت القناة الأمر للدول الاستعمارية خصوصا فى حالة الأزمات، وقد أوردت صحيفة قناة السويس أرقاماً بالقوات العسكرية وكذلك السفن الحربية التى عبرت القناة (٦٤ سفينة) خلال عام ١٨٧١ لتبرهن على أهميتها الاستراتيجية بالنسبة للعسكريين (٦٣).

هذا ولم تقتصر مصالح بريطانيا على الهند بل تعدتها إلى المصالح التجارية الهامة فى الشرق الأقصى، ففى عام ١٨٢٤ حلت الحكومة البريطانية محل شركة الهند الشرقية فى إدارة المجموعة التجارية فى كانتون (Canton) بالاتفاق مع السلطات الصينية، وخلال الستين عاما التالية انشغلت بريطانيا كلية فى الشرق الأقصى نتيجة لنمو مصالحها التجارية فى الصين واليابان. بالإضافة إلى أن موجة الاستعمار البريطانى التى شملت الهند وأفريقيا أخذت تتركز على شواطئ الشرق الأقصى من أجل تنمية التجارة. ولقد خلق التطور الصناعى السريع

لبريطانيا حاجة ملحه لمجالات من التوسع التجارى وأصبحت هدفا دوليا للسياسة البريطانية لتأمين السوق فى هذا العالم الذى يستطيع استيعاب كمية كبيرة من التجارة من أى منطقة أخرى. وكانت الصين دائما فى نظر بريطانيا ثروة تجارية أسطورية «A Commercial Eldorado» تفتح مجالات لا حصر لها وآمالاً غير محدودة لدولة صناعية كبرى مثل انجلترا. وكان العمل الرئيسى أمام الدبلوماسية البريطانية خلال الجزء الأكبر من هذه الفترة (١٨٧٤ - ١٨٩٤) هو فتح أسواق الصين للتجارة البريطانية (٦٤).

وكانت سياسة بريطانيا تجاه الشرق الأقصى هى سياسة «الباب المفتوح» وهى تعنى فتح قنوات للتجارة بالقوة والإبقاء على الصين كمجال مفتوح لنفوذ الجميع. وبالنسبة للدول الغربية تعنى اقتسام الأرباح والفوائد الناتجة، وعندما حصلت بريطانيا على جزيرة هونج كونج (١٨٤٢) فى اتفاقية نانكنج Nanking كمركز لتخزين البضائع وكحوض لإصلاح السفن التجارية فقد جعلت مفتوحة للجميع، وتكون المجلس البلدى على أساس دولى (٦٥).

وننتقل الآن إلى أهمية القناة لفرنسا وذلك على ضوء سياستها البحرية والاستعمارية شرقى السويس وغربه. ففرنسا هى القوة البحرية التالية لبريطانيا، واهتماماتها بقناة السويس نابعة من كونها دولة من دول حوض البحر المتوسط من جهة ومن جهة أخرى تواجد مستعمرات لها فيما وراء البحار. فانجلترا لم تكن وحدها المهتمة بالاستراتيجية البحرية والنشاط البحرى. بل كانت فرنسا تقتفى أثرها وتنافسها فى هذا المجال، فنجد مثلا (جول فيرى) (Jules Ferry) (٦٦) - رئيس وزارة فرنسا - يصرح فى إحدى خطبه «بأن السياسة الاستعمارية ضرورية لكى تعطى لأسطول الحرب نقط رسو وتموين بالوقود. وهذا هو السبب

الذى يدفعنا للحصول على تونس، وسايجون والهند الصينية، والسبب الذى يدفعنا إلى الحصول على مدغشقر» (٦٧).

وكانت فرنسا لها مصالح إمبريالية فى غرب وشرق السويس. فبالنسبة لغرب السويس فى حوض البحر المتوسط نجد أن المصالح الفرنسية قديمة ترجع إلى ما قبل القرن التاسع عشر، فقد احتلت فرنسا الجزائر (١٨٣٠) ثم تونس (١٨٨١) وأخذت ترنو إلى المغرب، هذا بالإضافة الى تنمية مصالحها ونفوذها فى شرق حوض البحر المتوسط فى مصر وسوريا، ففى مصر نجد أن عقد امتياز قناة السويس (١٨٥٤) قد اقترن بنمو النفوذ الفرنسى فى مصر، وأرادت فرنسا أن تجعل القناة الأساس الذى تبنى عليه صرح نفوذها فى البلاد والبوابة الرئيسية التى يدخل منها هذا النفوذ، بل إنها اعتبرت القناة مشروعاً فرنسياً قومياً. وكانت فرنسا تأمل تحويل البحر المتوسط إلى بحيرة فرنسية، بل إن قنصل فرنسا بتونس روستان Roustan يراه بحيرة فرنسية لأن فرنسا هى الدولة الكبرى التى تطل شواطئها عليه وتلامسه، وشمال أفريقيا والشرق الذى كان أراضى للحملات الصليبية والبعثات التبشيرية خير دليل على نفوذ فرنسا الذى لا يموت (٦٨).

هنا ونتيجة التنافس الاستعمارى مع انجلترا فى المسألة المصرية والتوتر المتزايد مع إيطاليا اهتمت فرنسا بوضع استراتيجية بحرية فى البحر المتوسط، تقوم على التركيز الشديد فى القوة البحرية الفرنسية داخل هذا الحوض فنجدها تركز معظم سفنها فى ميناء طولون (٦٩).

كذلك نظرت فرنسا إلى ميناء بنزرت على أنه مرحلة فى الطريق تجاه مصر والشرق، ومنه يمكن انضمام الأسطول الفرنسى إلى قطع الأسطول الروسى فى البحر الأسود، وإذا حدث ذلك سيصبح لها السيادة على مياه شرق جبل طارق، وهذا ما كانت تخشاه انجلترا وتحول

دونه. كذلك يمكن عند تحسين ميناء بنزرت أن يتحول إلى ميناء حربى يستطيع التحكم فى الطريق البحرى فيما بين جبل طارق وقناة السويس، وعن طريقه يمكن تهديد جنوب إيطاليا (٧٠)، وتكمن أهمية بنزرت أيضاً فى كونه مأوى مأمون للسفن عند الانسحاب بالنسبة لقطع الأسطول الفرنسى، ويذكر ماردر «أنه إذا لم تسيطر فرنسا على البحر المتوسط فيجب علينا أن نكون قادرين على حماية طريق تجارتنا ضد السفن الخارجة من ميناء بنزرت، وإذا سيطرت فعلا على البحر فإن ميناء واحداً ليس فى مقدوره تقريباً تغيير حالة الأشياء» (٧١) وقد انتهزت انجلترا وإيطاليا هزيمة فرنسا ١٨٧٠ لزيادة نفوذهما فى تونس (٧٢).

وإذا انتقلنا الى شرق السويس، نجد أن فرنسا هى الأخرى لم تقف مكتوفة الأيدى أمام النشاط الإنجليزى فى البحر الأحمر، فحاولت الحصول على نقاط ارتكاز بحرى به، فهى قد نظرت إلى بريطانيا بعين الحسد باستمرار، فأملاكها فى الشرق قد آلت إلى انجلترا بصورة أو بأخرى بمقتضى معاهدة باريس ١٧٦٣، وهى تملك عدن وبريم بصفة مستمرة، وهما نقطتان حربيتان تتحكمان وتخدمان الملاحة فى البحر الأحمر والخليج العربى والمحيط الهندى. وكانت السفن الفرنسية المتجهة إلى الهند والهند الصينية والصين واليابان تتجه إلى عدن - التى يسيطر عليها الانجليز - وذلك لأخذ التموين، لهذا نجدها تحاول هى الأخرى الحصول على نقاط ارتكاز فى البحر الأحمر مثل انجلترا. فقامت فرنسا بمحاولات لاستغلال ميناء أوبوك (obock)(٧٣) وكانت الصحف الفرنسية تحث السفن الفرنسية على استخدام هذا الميناء وعدم اللجوء للموانى الأجنبية للتموين بالوقود والمواد الغذائية (٧٤).

وحصلت فرنسا على ميناء أوبوك بمعاهدة (أوبوك) المنعقدة فى باريس فى ١٨٦٢/٣/١١، وفى مايو قام (شيفر)(٧٥) بالاستيلاء على

خليج أوبوك وأراضيها باسم الإمبراطور، ونزلت فصيلة مشاة الأسطول المسلحين للشاطئ ورفعت العلم الفرنسي على الشاطئ لإثبات أن أوبوك أصبحت ملكاً لفرنسا (٧٦).

وفى نفس العام قامت مفاوضات بين شركة المساجيرى مارتييم البحرية الفرنسية لإنشاء خط ملاحى مواز للخط الملاحى الإنجليزى، واقترحت الحكومة الفرنسية ميناء أوبوك على إدارة شركة المساجيرى مارتييم كمركز لتزويدها بالفحم والمؤن عند المدخل الجنوبى للبحر الأحمر إلا أنها رفضت ذلك لأنها كانت قد حصلت على قطعة الأرض اللازمة لها فى عدن (٧٧).

واعتقدت الحكومة الفرنسية أنه لا مستقبل لمنطقة أوبوك لأنها منطقة جافة غير مسكونة. وظلت متمسكة بهذا الرأى سنوات وظهر أن فرنسا تهدف باستيلائها الصورى على هذا الميناء الاحتفاظ بإمكانية اخذ قرار فى المستقبل بخصوص المنطقة المجاورة لعدن وبريم والتى كانت انجلترا تسيطر عليها.

إلا أن وزير الحربية الفرنسية أصدر فى عام ١٨٨١ تعليماته - بعد أن اشتد نشاط الإيطاليين فى عصب وتأكيد مصر لحقوقها على سواحل البحر الأحمر ووجود انجلترا فى عدن - بأن يقوم قبطان أول سفينة فرنسية تمر عبر قناة السويس متجهة للمحيط الهندى بعمل تحديد عام لأراضى الحكومة فى أوبوك طبقا لمعاهدة ١٨٦٢ وإرسال خريطة بها لوزارة البحرية. وبعد احتلال انجلترا لمصر ١٨٨٢ سعت فرنسا للتوسع فى أوبوك ليكون نواة لمستعمرة الصومال الفرنسى (٧٨).

وحاولت فرنسا الاستيلاء على ميناء «الشيخ سعيد» المواجه لجزيرة بريم بشرائه من حكامه المحليين، ولكن موقف بريطانيا والحكومة

العثمانية جعل الفرنسيين يغادرون منطقة الشيخ سعيد نهائياً فى ديسمبر ١٨٧١، واحتلته قوات عثمانية وحولته إلى محجر صحى للحجاج [٧٩]. كذلك استولى الفرنسيون على جيبوتى Djibouti فى الصومال عام ١٨٨٨ ومدغشقر ١٨٩٥ [٨٠].

خرجت إيطاليا بعد الوحدة متطلعة هى الأخرى لمنطقة البحر المتوسط تراودها أحلامها القديمة فى عظمة الإمبراطورية الرومانية القديمة، وتطلعها لتونس ـ موقع قرطاجة القديم ـ كزاوية لإمبراطورية جديدة، ولكنها لم تنجح فى تونس. كذلك حينما فكرت الحكومة الإيطالية فى أفريقيا الشرقية والبحر الأحمر كان السبب فى ذلك يعود إلى تفكيرها فى المزايا التى ستعود عليها فى سياستها الدولية باستيلائها على قواعد بحرية على طريق المحيط الهندى عبر البحر الأحمر وعلى الناحية الجنوبية للطرق البحرية الكبيرة فى البحر المتوسط [٨١].

وكانت إيطاليا قد بدأت اتصالها بالبحر الأحمر وسواحله عن طريق رجال التبشير والمستكشفين الجغرافيين، الذين حاولوا حتى قبل قيام الوحدة الإيطالية إغراء بلادهم للدخول فى علاقات تجارية وسياسية مع البلاد الواقعة على البحر الأحمر، وعلى إنشاء مستعمرة تطل على هذا البحر وتساعد على التنفيس عن مشكلة السكان والهجرة إلى أراض خاضعة للحكومة[٨٢].

وقرب افتتاح قناة السويس أراد الإيطاليون الاستفادة من هذه الإمكانيات الجديدة سواء للملاحة والتجارة أو الاستعمار، وسيكون هذا هو الأصل فى حصول الإيطاليين على مركزهم الأول فى عصب Assab. فقد بدء التغلغل الإيطالى فى ساحل البحر الأحمر والسودان الشرقى عندما ابتاعت شركة «روباتينو الإيطالية للملاحة» Florrio Rub

battino comp» من أحد الشيوخ المحليين منطقة صغيرة من الأراضى الصحراوية على الساحل بالقرب من قرية عصب عند مضيق باب المندب، وذلك فى نوفمبر ١٨٦٩ بمبلغ ٨١٠٠ ريال عن طريق أحد المبشرين الإيطاليين فى هذه المنطقة ويدعى «الأب سابيتو» Professor، فقد تمكنت الشركة الملاحية المذكورة بواسطته أيضًا من ابتياع الأراضى المجاورة، «لعصب» فى سنتى ١٨٧٩، ١٨٨٠[٨٣] وكان الهدف من أخذ عصب خلق محطة بحرية لها قيمتها بين أوروبا والشرق الأقصى لتزويد السفن بما يلزمها من وقود ومياه ومأكولات فى أثناء رحلتها إلى الشرق بعد افتتاح قناة السويس. وأراد روباتينو (مالك الشركة)[٨٤] أن يتشبه بفرنسا التى اشترت ميناء أوبوك (١٨٦٢) فاتصل بدوره بوزارة البحرية، فوافقت الحكومة الإيطالية على إعطاء إعانة (لروباتينو) لتساعده لانشاء خط ملاحى مع الشرق الأقصى يمر عبر قناة السويس. وفى نفس الوقت قام سابيتو بالمفاوضة مع الشيوخ المحليين على سواحل البحر الأحمر لشراء الأراضى اللازمة لإنشاء محطة للشركة الإيطالية. واعتبرت شركة روباتينو الشيوخ المحليين الذين باعوا لها هذه الأراضى كزعماء مستقلين، وسعت إلى إعطاء حقوق ملكيتها وتم ذلك فى عام ١٨٨٢.

وكانت الحكومة المصرية قد احتجت على هذه الصفقات بأنها متعارضة مع ما لمصر من حقوق السيادة على هذه الجهات ولكن بدون جدوى. وفى عام ١٨٨١ عيّن مقيم إيطالى فى «عصب» وحاول الإيطاليون فى نفس العام فتح ميناء آخر فى (بيلول) Beilul ولكنها لم تنجح فى الاستيلاء عليه سوى فى يناير ١٨٨٥. وستصبح «عصب» بالنسبة لإيطاليا هى النواة والمركز الذى ستتوسع منه فى سواحل البحر الأحمر وشرق أفريقيا [٨٥] وهكذا فتحت قناة السويس الباب للاستعمار

الإيطالى على سواحل البحر الأحمر. فنجد صحيفة التمبو الإيطالية (Le Tempo) تذكر أن قناة السويس ستعيد للإيطاليين مجدهم التجارى القديم. وكانت موانى إيطاليا وجنوا وفينيسيا منافسة لميناء مرسيليا، وكذا بالنسبة لشركة الملاحة البريطانية P&O التى اتخذت ميناء فينيسيا كميناء رحيل حيث تذهب السفن التجارية متجهة لليابان. ولقد قامت الشركات الملاحية الايطالية والتى منحتها الحكومة مساعدات مالية لتأمين المواصلات الإيطالية فى البحر المتوسط والبحر الأحمر والمحيط الهندى بنقل حاصلات إيطاليا المختلفة إلى الشرق وكذلك استيراد ما تحتاجه من الهند والصين واليابان عن طريق التبادل التجارى. وبذلك كانت السفن الايطالية تقوم بخدمة المصالح الاقتصادية الإيطالية (٨٦).

أما بالنسبة للروسيا فإن سياستها البحرية كانت باستمرار تهدف إلى الوصول للبحر المتوسط وتأثيرها على الاستراتيجية البحرية فى هذا الحوض.

وفى الحقيقة إذا نظرنا إلى تكوين روسيا الجغرافى نجد أنه فى الوقت الذى كانت توجد فى الإمبراطورية الروسية أنهار كثيرة صالحة للملاحة وبحيرات واسعة فإن روسيا نظرا لكبر حجمها فهى أسوأ من أى دولة أخرى بالنسبة لمنافذها البحرية. فعلى الرغم من وقوعها على ثلاثة سواحل: أحدها المحيط المتجمدArctic ocean نجده عقيم الجدوى عمليا. والثانى المحيط الهادى ويمكن استخدامه لحد معين، لأنه مغلق معظم أشهر السنة. وكذلك البلطيق، مغلق لشهور عديدة بسبب الجليد، أما البحر الأسود فهو فى الوقت الذى يشمل فيه منفذا لروسيا طوال السنة تجاه البحر المتوسط إلا أنه كان ينقصه طرق المواصلات مع باقى الروسيا، بالإضافة إلى أنه كان عرضة لأن تغلق منافذه فى حالة الحرب.

هذه السياسة الخاصة بالحاجة إلى منافذ بحرية (seaboard) كانت تمثل عاملا هاما فى تاريخ الروسيا، وهو السبب فى اصطدامها بالدول الأخرى فى الوقت الذى كان فيه ذلك باعثا على الاستيلاء على أراض جديدة من أجل الوصول إلى منافذ بحرية لكى تكون البلاد على قدم المساواة مع البلدان الأخرى (٨٧).

لذلك شكلت مشكلة المضايق والمنافذ البحرية عاملاً هاماً فى السياسة الروسية تجاه الدولة العثمانية طوال القرن التاسع عشر (٨٨). فعندما هزمت الروسيا فى حرب القرم ووقعت معاهدة باريس فى ٣٠ مارس ١٨٥٦، فرضت المواد ١١، ١٣، ١٤ من المعاهدة على الروسيا والدول المجاورة حياد البحر الأسود، وكان حياد البحر الأسود نجاحًا كبيرًا للسياسة الإنجليزية (٨٩).

وكانت معاهدة باريس مخيبة لآمال الروسيا وإذلالاً لها. فقد سارت طوال قرن ونصف تجاه أهداف ثلاثة رئيسية: انشاء قوة بحرية وتجارية على سواحل البحر الأسود تمثل سيادتها هناك، والحصول على منفذ حر لها إلى البحر المتوسط ، والحصول من الباب العالى على اعتراف بمركز الروسيا كحامية للحريات السياسية والدينية للرعايا المسيحيين (٩٠) وإن مسألة حياد البحر الأسود ومسألة نمو البحرية الروسية، كانتا بالنسبة لانجلترا مسألة حساسة وعلى جانب كبيرٍ من الخطورة لها. فالسماح لروسيا ببناء أسطول بحرى وقوة بحرية وتحويل موانى وساحل البحر الأسود إلى ترسانات بحرية كان فيه تهديد بالنسبة لتلك القوة التى كانت لها مصالح كبيرة فى الشرق الأوسط والشرق الأقصى. أما بالنسبة للروسيا فقد نظرت إلى حياد البحر الأسود كتدخل فى شئونها الداخلية لا يمكن احتماله وأن ذلك فيه قيد على تطور روسيا. فانتهزت أول فرصة للتخلص من هذا القيد الكريه، وجاءت الفرصة عام ١٨٧٠

بنشوب الحرب الفرنسية البروسية، وحيث إن روسيا قد أدت خدمة كبيرة لبروسيا لوقوفها على الحياد، لذلك أعلنت روسيا إلغاء حياد البحر الأسود (١٨٧١) (٩١).

هذا وكان من نتائج حرب القرم أيضا اتجاهها فى توسعاتها شرقا لابتلاع معظم آسيا الوسطى والقوقاز، وأوصلها ذلك إلى تخوم الهند البريطانية. وازداد التوتر بين القوتين قوة البر وقوة البحر، ورأت انجلترا فى تقدم روسيا تهديدا واضحا للهند، وخشيت من وقوع أفغانستان وايران تحت النفوذ الروسى (٩٢). لذلك اتبعت انجلترا إزاء التهديد الروسى للهند والبحر المتوسط والخليج العربى سياسة الاحتواء Contatainementوالتطويق Encirclement حتى تظل الروسيا محصورة فى قارتيها. وقد اتخذت القوى البحرية إزاء الروسيا سياسة الصد Checkmate(٩٣).

هذا وقد أدى افتتاح قناة السويس للملاحة إلى وصول السفن الروسية إلى مياه الخليج العربى حيث أرسل الروس هناك بعثة فنية لاختيار المواقع الملائمة لإقامة موانى روسية فيها، وهى لو نجحت مهمتها لأتمت حلقة تهديدها للهند فيما بين نهر آموداريا وبين هذا الخليج، وأدى وصول الروسيا إلى الخليج إلى إزعاج الإنجليز (٩٤).

ننتقل بعد ذلك إلى دراسة نتائج الحرب السبعينية على موازين القوى فى أوروبا، وعلى مصر وتركيا، وإلى أى مدى تأثرت قناة السويس بتلك الأحداث، وذلك أن قناة السويس لم تكن بمعزل عن تلك الأحداث الدولية. ففى العام التالى لافتتاح قناة السويس للملاحة ، جرت على أرض أوروبا أحداث خطيرة تركت آثارها العميقة فى السياسة الدولية، تلك هى الحرب البروسية - الفرنسية (١٨٧٠ - ١٨٧١)(٩٥) وهذه الحرب وإن كانت حربًا برية، إلا أن ذلك لم يمنع من قيام صراع بحرى بين

القوتين فالأسطول الفرنسى كان مكونا من ٤٠٢ سفينة حربية، وكانت الحكومة الألمانية تشعر بالعجز بالنسبة لقوتها البحرية أمام الأسطول الفرنسى. لذلك فقد تخلت منذ بداية الصراع عن الدخول فى مباراة مع الأسطول الفرنسى المتفوق عليها. وأصبحت مهمة الأسطول الألمانى الأساسية منع أى قوات من النزول على سواحلها لغزوها(٩٦) وقد توجهت وحدات الأسطول الفرنسى الموجودة فى ميناء طولون بحوض البحر المتوسط إلى ميناء بريست Brest شمالا خشية أن تتحالف البحرية البروسية مع الأسبانية فى عملية إعاقة نقل القوات الفرنسية والمعدات الموجودة بالجزائر إلى فرنسا. وفى الواقع نرى أن انتصارات ألمانيا الساحقة قد شلت فاعلية الأسطول الفرنسى. ولكن لم يحل ذلك دون قيام الأسطول الفرنسى بعمليات بحرية عامة لها أهداف مزدوجة مثل شل حركة التجارة الألمانية ومحاصرة موانى ألمانيا على بحر الشمال، وحماية الشواطىء والممتلكات الفرنسية.

أما بالنسبة لوحدات الأسطول الموجودة خارج فرنسا فلم تظل مشلولة الحركة فقد قامت بمحاصرة السفينتين الحربيتين الألمانيتين Herta و Medusd فى مياه الصين وظلتا حبيستين بميناء الصين طوال فترة الحرب، كذلك لجأت بعض قطع الأسطول الألمانى إلى الموانى الأسبانية(٩٧).

وتجدر الاشارة هنا إلى أن قناة السويس التى نص عقد امتيازها على حيادها(٩٨) ، ولم يتعرض هذا الحياد للانتقاض، فجاءت الحرب الفرنسية ـ البروسية لتكون أول اختبار لحيادها. ولما كانت الدولة العثمانية وهى صاحبة السيادة على مصر وقتذاك قد التزمت الحياد فى هذه الحرب فقد سمح لسفن الدولتين المتحاربتين بعبور القناة دون عائق. واحترمت هذه السفن مركز القناة فلم ترتكب أعمالا عدائية بداخلها (٩٩).

وبهزيمة فرنسا تأثرت قناة السويس - بطبيعة الحال - بهذا الحادث، ذلك أن فرنسا هى صاحبة مشروع قناة السويس، ونفوذها هو السائد فى مصر. وكان ثقل فرنسا السياسى والأدبى وراء قناة السويس. وقد بلغ ذروة نفوذها - كما ذكرت عام ١٨٦٩ - إبان افتتاح قناة السويس. وكان الفرنسيون يفتخرون بمهمتهم الحضارية بمصر التى هى بمثابة ابنة لفرنسا بالتبنى - بل قالوا بأن فرنسا - بعد النيل هى التى صنعت مصر(١٠٠).

وظلت فرنسا حتى هزائم الحرب السبعينية على استعداد لمقاومة استفحال النفوذ الإنجليزى فى مصر بكل وسائلها، ويذكر «فريسنيه»: «لقد أصبح من الأهمية بمكان وفى كل وقت تأكيد أهمية مصر لفرنسا باعتبارها منطقة هامة من مناطق النفوذ الفرنسى. فمصر هى ملتقى المواصلات بين أوروبا وآسيا وأفريقيا، وأن السيادة التجارية وكذا السيادة العسكرية ظهرت معتمدة على المركز الذى يمكن الحصول عليه فى هذا الإقليم ذى المزايا المذكورة، وأن فرنسا لم يغمض لها جفن يومًا واحدا عن أرض الفراعنة منذ حملة بونابرت غليها»(١٠١). ويضيف بأن فرنسا كانت تنظر أحيانًا إلى درجة نفوذها فى العالم بالقياس بالدور الذى تلعبه على ضفاف النيل، وكيف واجهت من قبل التحالف الأوروبى لحماية وإلى مصر(١٠٢).

ولما شعر ساسة فرنسا بضعف بلادهم وعزلتها على أثر هزائم الحرب السبعينية وجدوا أنفسهم مرغمين على تحسين علاقاتهم بإنجلترا ازاء المسألة المصرية، وفى نفس الوقت تسعى بريطانيا لملء هذا الفراغ فى منطقة شرق البحر المتوسط، نتيجة هزيمة فرنسا، وقد مهد ذلك الجو الظروف لإنجلترا لتضع يدها على قناة السويس فيما بعد، ويصف أحد المؤرخين البريطانيين (تيلور) هزيمة فرنسا بقوله: «نهاية

السيادة الفرنسية». «The and of French Primacy»[١٠٣] وهكذا بهزيمة فرنسا تحطمت أسطورة الأمة الكبيرة: (la Grande nation) التى تحكم أوروبا إلى الأبد، وبدأ ميزان القوى فى أوروبا يتغير[١٠٤].

أما فيما يتعلق بنتائج الحرب السبعينية على الروسيا وانجلترا فتجد الروسيا وقد تخلصت من قيود معاهدة باريس (١٨٥٦) بالنسبة للبحر الأسود. وقد شجع بسمارك روسيا على هذا الإجراء لأنه أراد أن يشغل اهتمام وسخط انجلترا فى اتجاه آخر، ولمنعها من القيام بعمل مشترك بين إنجلترا والنمسا والروسيا فى جانب فرنسا المهزومة. لذا نجد بسمارك يشجع روسيا - سرًا - بأن تعلن إلغائها لنصوص معاهدة باريس الخاصة بالبحر الأسود والتى كان «بالمرستون» قد مد أجل حرب القرم عامًا للحصول على شروط حياد البحر الأسود[١٠٥].

أما بالنسبة لانجلترا فإنها كانت أكثر ميلا إلى الاعتقاد بأن النصر الروسى على فرنسا قد حسن من توازن القوى فى أوروبا. وكان ساسة انجلترا من قبل يأملون فى أن تأخذ ألمانيا مركز النمسا كحليفهم المحايد، وإبقاء روسيا وفرنسا مقيدتين فى أوروبا، فى الوقت الذى تقوم فيه بريطانيا ببناء رخائها وإمبراطوريتها فيما وراء البحار. ولذلك كان البريطانيون مهتمين بوجود «عصبة محايدين» ليس كتمهيد للتدخل ولكن لمنع تدخل الآخرين[١٠٦].

كذلك تأثرت كل من مصر وتركيا وقناة السويس بنتائج الحرب السبعينية، فنجد أن العلاقات المصرية التركية قد توترت مرة أخرى كنتيجة غير مباشرة لهذه الحرب، ذلك أن الخديوى إسماعيل كان قد سافر إلى الآستانة عندما كانت نذر الحرب الفرنسية البروسية على الأبواب، وقد أشار البعض على إسماعيل بتأجيل سفره لهذا السبب ريثما تزول الجفوة التى أوجدها خلافه الأخير مع السلطان.

لكن إسماعيل أبى وكان يحمل معه الأموال للآستانة وربما لأنه كان يتوقع تلك الحرب ويعتقد كما يعتقد الجميع فى تلك الأيام أن النصر مضمون لفرنسا.

وعندئذ يتمكن من الاستفادة من النصر الفرنسى إبان وجوده هناك. غير أن الحرب فاجأته بسرعة نشوبها ورجحان كفه بروسيا على فرنسا، فعجل بعودته إلى مصر(١٠٧).

وانزعج إسماعيل من قرار الروسيا بإلغاء حياد البحر الأسود فاعتقد أنه فى حالة نشوب حرب بين روسيا وتركيا سيترتب عليه مشاكل فى الشرق. واعتقد أن أول شىء بالنسبة لانجلترا فى هذه الحالة هو احتلال مصر لتأمين طريق مواصلاتها مع الهند فى حالة انهيار تركيا، لذلك رأى إسماعيل أنه من الضرورى القيام بإجراءات الدفاع فأعطى الأوامر للجيش بالاستعداد وأجاب الخديوى على استفسارات الكولونيل ستانتون - قنصل انجلترا فى مصر - عن أسباب التسليح ، بأن الحرب كما تبدو له إذا نشبت بين تركيا والروسيا فإن الأتراك ليسوا فى وضع يستطيعون فيه مقاومة الروسيا وعندئذ سيكون لزامًا على الخديوى مد يد المساعدة للسلطان، وهذه الاستعدادات ليس وراءها غرض آخر غير ذلك، وأكد إسماعيل لاستانتون أنه أخطر الباب العالى بهذا الأمر(١٠٨).

وقد نظرت القسطنطينية لتلك الاستعدادات على أساس أن الخديوى ينتظر الفرصة المتاحة لإعلان استقلاله بالبلاد. وقد استفسرت الحكومة الإنجليزية من ستانتون عن وجود اتفاق إيجابى بين مصر وروسيا، كذلك أرسل قنصل فرنسا لحكومته عن تردد الخديوى إسماعيل، وأن رغبته الدفينة هى الانفصال(١٠٩).

وقد اعتمدت الحكومة التركية أن هناك مراسلات بين السفير الروسى فى اثينا H.sabouroff وزميله فى فينا. وتلك البرقيات تروى بالتفصيل طبيعة الاتصالات التى قام بها قنصل روسيا فى مصر. وبناء على توصيات إجناتيف Ignatieff (سفير روسيا بالآستانة) فإن «دى لكس» (De Lex)- القنصل الروسى العام فى مصر - سيسعى لتشجيع الخديوى لعقد تحالف مع روسيا عن طريق إقناعه بأن روسيا تسعى إلى تشجيع القوميات الشرقية لنيل استقلالها. ورد الخديوى على هذه العروض بأن الحكومة الروسية يمكنها الاعتماد على موارد مصر. وأوضح القنصل الروسى للخديوى خطورة إعلان عدائه صراحة للباب العالى، وأنه من المستحسن اتباع سياسة السلطان.

وكان الخديوى إسماعيل قد استدعى (دى لكس) فور سماعه أنباء إلغاء روسيا لحياد البحر الأسود وأبدى له استعداده لإبرام اتفاق عدم اعتداء (Offensive et defensive) مع روسيا. ثم أجرى اتفاقاً وقعه رئيس مجلس شورى النواب قبل إرساله إلى سانت بطرسبورج، وهذه الوثائق - كما ذكر غالى باشا - نشرت فى يوم مشهود تحت اسم «خيانة الخديوى» إلا أن السير هنرى إليوت «الذى اعتاد على مؤامرات الروس فى الشرق عبر عن شكوكه فى صحة تلك الأنباء» (١١٠).

وسبب آخر من أسباب توتر العلاقات المصرية التركية هو قيام ثورة العسير (١٨٧٠ - ١٨٧١) خلال شهر نوفمبر ١٨٧٠ حيث هدد مركز الأتراك فى اليمن، واعتقد الباب العالى أن للخديوى يداً فى هذه الثورة، فأرسل السلطان سفناً حربية وحاملات جنود عبرت قناة السويس فى طريقها للبحر الأحمر (١١١) وكانت السفن الحربية التركية ترسو بصفة مستمرة فى غاطس السويس (١١٢)، وقد أثار ذلك ريبة إسماعيل وشكوكه، فشرع فى تحصين ميناء السويس وبورسعيد وسواحل جنوب

سيناء (١١٣)، وتكررت شكوى الباب العالى لسفير انجلترا بالأستانة من مسألة إعادة تسليح الجيش المصرى، وإعادة تحصين البلاد، وأن الحكومة التركية أبدت رغبتها الشديدة فى أن تقوم بحماية قناة السويس بنفسها، وذلك عن طريق بناء قلاع تحتلها القوات التركية (١١٤). وأرسلت الحكومة التركية نيفوس Nevers للخديوى فى ٢١ أبريل ١٨٧١ للتفاهم معه فى مسألة قيامه بتحصينات فى السويس، وإعطاء تفسيرات لذلك. وكان رد إسماعيل بأن تلك التحصينات هى بناء على توصيات سابقة صادرة من المؤتمر الدولى (١١٥). ولكن إسماعيل امتثل لطلبات الباب العالى وبدأ يقلل التسليح ويسرح القوات بعد أن أدرك أن مسألة البحر الأسود التى أثارتها الروسيا قد حلت. وأخذ إسماعيل يعدل من سلوكه وقال إن أخبار ثورة العسير قد بولغ فيها (١١٦).

هذا ويلاحظ أن الدولة العثمانية استفادت من افتتاح قناة السويس فقد قربت المسافة بين الأستانة وساحل البحر الأحمر، مما ترتب عليه إحكام قبضة العثمانيين نسبياً على الحجاز، وتوجيه حملة عسكرية تمكنت من استعادة اليمن إلى حظيرة الدولة العثمانية وسيطرت على صنعاء وأقامت حكومة عثمانية بها (١٨٧٢)، أى بعد فتح قناة السويس بثلاثة أعوام (١١٧).

وكان لهزيمة فرنسا أثر على تحول إسماعيل إلى انجلترا وشرع فى التقرب إليها، ومن مظاهر هذا التودد سماحه لشركة Greenfield & Elliot الإنجليزية بإصلاح ميناء الإسكندرية، ولولا الحرب السبعينية لعهد إلى شركة فرنسية بهذا العمل (١١٨).

أما بالنسبة لنتائج الحرب السبعينية على قناة السويس فنجد أن تلك الهزيمة كان لها تأثير ضار على النفوذ الدولى لشركة قناة السويس. فحكومة الجمهورية فى فرنسا كانت أقل قدرة من حكومة الإمبراطور

على مساعدة شركة قناة السويس، لأن هزيمة فرنسا حوّلت توازن النفوذBallance of influence فى شئون الشرق الأوسط من فرنسا لصالح انجلترا. ويذكر وزير خارجية فرنسا «ريموسات» Remusat فى مجلس النواب: «أنه يجب علينا أن نحول دون تحول هذا المشروع الفرنسى الحقيقى إلى أيد أخرى» (١١٩).

هذا وقد سمحت الحكومة لدى لسبس أن يقوم بدور السفير فوق العادة: «Supplemental ambassador» لدى الباب العالى مما كان مثار احتجاج «سير هنرى إليوت». وكتب «لورد ليونز» من باريس: «أنه من الأمور المثبطة والمعوقة للأمور أن نصطدم فى كل معاملاتنا مع الحكومة الفرنسية، بخصوص قناة السويس، مع دى لسبس وهذا بدوره يؤدى إلى الاصطدام بالحكومة الفرنسية.» (١٢٠)

ذلك التأييد الفرنسى الرسمى، لم يكن سببه فقط أسبابًا استراتيجية بل كان أيضا لحماية حقوق المساهمين الفرنسيين المالية. ذلك أن هزيمة فرنسا جعلت مخاوف انجلترا تخبو بالنسبة لاحتمال قيام فرنسا باحتلال مصر كوسيلة لتهديد ممتلكات انجلترا فى الهند(١٢١).

كذلك كانت كارثة (١٨٧٠) سبباً فى تغير السياسة والاتجاهات إزاء قناة السويس، فخلال حكم الإمبراطور كانت الحكومة الفرنسية تهتم بعدم عداء بريطانيا وكانت قادرة على مساعدة ومساندة شركة قناة السويس عندما كانت تحتاج إلى ذلك، ولكن فى ظل حكومة الجمهورية كان تأييدها العلنى للشركة غير عملى، وأحياناً لا يمكن الاستفادة منه جدياً، وكان ذلك بسبب فقدان فرنسا لوزنها الدولى ونفوذها فى أوروبا والشرق الأوسط (١٢٢).

وأما بريطانيا التى طالما عارضت مشروع قناة السويس، باعتباره تهديدًا استعماريًا فرنسيًا لها، فانها الآن تحاول أن تحول هذا المشروع إلى مصدر قوة إمبريالية بريطانية، وهو عمل أصبح من السهل الوصول إليه بعد هزيمة فرنسا (١٢٣).

الهوامش

(1) Marlowe, J., Gromer in Egypt, London 1970. p.1.

(2) Haiberg, Op. p. 311.

(3) Bowden, With & others, Economic History of ory Europe, Op. Cit. pp. 418 - 9.

(4) Hosking, Op. Cit, pp. 339, 402,403.

والشناوى ـ قناة السويس والتيارات السياسية جـ١ ص ٢١، ٢٢.

(5) Robinson,Rowan, Maj. Gen,England Italy Abyssinia, Lon, 1935 pp. 9 - 32.

(6) Cononick, F. Le Canal de Suez apres I'inauguration pp. 11-42.

(7) Hosking, Op. Cit. p. 373-9.

(8) Hallberg., Op. Cit, pp. 311-312.

(9)"Mais il avait un interet bien plus grand encore á ceque L'Egyte ne deviene pas L'Algeries" - Cononick, Op. Cit, P. 10.

(10) Farrer to Hammond,26. 1. 1871. parl p. Egypt 2 (1876) No. 6.

وراجع أيضا الفصل الأول من الباب الثانى.

(١١) راجع الفصل الثانى.

(12) Marlowe, j., The Making of the Suez Canal p. 285.

(13) Ibid

(14) Fisher, History of Europe. p. 826.

(15) Marder, British Naval Policy. p. 14.

(16) Ibid. p, 15- 16.

(17) Fisher, Op. Cit. p. 902.

(٢) قدرت المصاريف على الأسطول البحرى البريطانى عام ١٨٧٠ (٩،٨ مليون جنيه) وعام ١٨٨٠ (١٠،٢ مليون جنيه). راجع:

Taylor, Op. Cit. p. xxxvii, Marder, Op. Cit. pp. 119 - 120.

(١٩) بلغ ما أنفقته فرنسا على الأسطول البحرى ١٨٧٠ مبلغ ٧ ملايين جنيه، وعام ١٨٨٠ مبلغ ٨،٦ مليون جنيه. راجع: Taylor, Preface p. xxvii.

(20) Marder, Op. Cit., p. 120.

(21) Ibid p. 105.

(22) Bulletin Decadaire No. 44, 12 Mars 1873 pp. 1-2.

(٢٣) هوبسون - الإمبريالية ص٢٠.

(24) Marder, Op. Cit. pp. 10 - 13.

(25) Arthur, Silva, A. The expansion of Egypt. Op. Cit. pp. 101- 102.

(٢٦) ساعدت عملية تزويد المحطات البحرية بالفحم على انخفاض سعره، وقد أدى ذلك إلى مساعدة التجارة البريطانية والملاك البريطانيين على المنافسة التجارية الدولية فى الخارج، راجع كلاً من:

- Evan, Alfred Dudly, Transport its history and economics. Lond. 1964, pp. 80 - 81.

- Sargent, A. j. Seaways of the Empire. London. 1930. p. 24,

(27) Dudley, Stamp., Op. pp. 245-246.

(28) Marlowe., J., Cromer in Egypt. p.8.

(٢٩) محمد صفوت - إنجلترا وقناة السويس ص ٢٢-٢٣.

(٣٠) محمد صفوت - الاحتلال الانجليزى لمصر وموقف الدول الكبرى ص ٩٨.

وراجع أيضا: Marder, Op. Cit. p. 144.

(31)Hallberg, Op. Cit. p. 64.

(32) Fisher,Op. Cit. pp. 481-2.

(33) Laferla, A. V., British Maha, 1800 - 1871, Vol 1. Malta 1938.p. 240.

(34) Hallberg, Op. Cit. pp. 207 - 8 Cf., Wilson, Op. Cit. P. 27

(35) Laferla, A. V. Op. Cit. pp. 241, 226 - 228.

(٣٦) محمد محمود مسروجي ـ مصر والمسألة الشرقية ص ٣١، ٧٤.

(٣٧) كانت استراتيجية بريطانيا تعمل على بقاء طنجة إما فى حوزة دولة ضعيفة لا تستطيع الوقوف فى وجه انجلترا ـ مثل أسبانيا ـ ولا يخشى من احتلالها الضفة الأخرى من المضيق بالإضافة إلى أن انجلترا كانت تحرص على صداقة أسبانيا أو حيدتها على الأقل، فعلى هذا الحياد تعتمد قوة جبل طارق. وكانت ما تخشاه انجلترا هو احتلال فرنسا لطنجة أو اتخاذها قاعدة بحرية فى سبتة، انظر ـ حسن صبحى ـ التنافس الاستعمارى الأوروبى فى المغرب (١٨٨٤ ـ ١٩٠٤) ص١٦، ص١٧.

(٣٨) حسن صبحى، التنافس الاستعمارى فى المغرب ص ٢٢٧.

(٣٩) راجع الفصل الأول من الباب الرابع فيما يتعلق بتفاصيل اتفاقية قبرص والحرب الروسية التركية وأثرها على القناة.

(40) Marlows, Cromer in Egypt, p.1.

(٤١) بيير رينوفان ، تاريخ العلاقات الدولية ص ٢٣٢.

(42) Krausse, Alex., Russia in Asia, a record study (1588 - 1899), London. 1899. P. 246 - 7.

وراجع أيضا: جمال زكريا قاسم ـ الخليج العربى جـ١ ص ٢٩٦ ـ ٢٩٧.

(43) Silva, Arthur, Op. Cit. P 117.

(44) Marlowe, J, Cromer in Egypt. pp. 2 -3.

(45) Ibid. P. 3.

(46) Ibid. P. 8.

(٤٧) بالنسبة لموقف انجلترا من دول حوض البحر المتوسط ـ راجع:
حسنى صبحى ـ اتفاقات البحر المتوسط ـ بحث منشور بالمجلة التاريخية المصرية ـ المجلد ١٩ لجمعية الدراسات التاريخية المصرية ١٩٧٢ ص ١٥١.

(48) Marder, Op. Cit, 145.

(49) Ibid.

(٥٠) حسن صبحى، اتفاقات البحر المتوسط ص ١٥١.

(٥١) عندما أحست بريطانيا بعزلتها السياسية إبان مؤتمر باريس .. الدولى ١٨٨٥/١٨٨٨ الخاص بتحديد المركز الدولى لقناة السويس نتيجة تكتل الدول ضد بريطانيا ـ فيما عدا إيطاليا ـ نكايه فى بريطانيا التى استحوذت على قناة

السويس. وهذا يفسر لنا سر محاولة بريطانيا الخروج من عزلتها بمحاولة عقد اتفاقيات حوض البحر المتوسط. راجع الشناوى: تكتل الدول لتدويل قناة السويس نكاية فى بريطانيا - مجلة آداب القاهرة ، مجلد ٢٣ جـ ١، حـ ٢.

(52) Alison. philips, Modern Europe 1815 -1899, p. 18.

وراجع أيضًا: جلال يحيى ، التنافس الدولى فى بلاد الصومال - دار المعرفة ١٩٥٩ ص ١٣.

(٥٢) عبدالعزيز الشناوى، قناة السويس والتيارات السياسية جـ ١ص ٢١٥، وبالنسبة لسياسة بريطانيا فى جنوب اليمن - راجع جاد طه - سياسة بريطانيا فى جنوب اليمن - رسالة دكتوراه - دار الفكر العربى ١٩٦٩ ص ٢٢٨، وراجع أيضا:

Hoskins, British Routes to India. p. 60.

(٥٤) جلال يحيى، البحر الأحمر والاستعمار ص ٢٧ - ٢٨.

(٥٥) عبدالمنصف محمود وآخرون - تاريخ البحرية المصرية فى عام ١٨٦٢ - ١٩٦٢ ص ٧٠٣ مطبعة الأهرام سنة ١٩٧٣، وراجع أيضًا - شوقى عطا الله الجمل، سياسة مصر فى البحر الأحمر فى النصف الثانى من القرن ١٩، القاهرة ١٩٧٤ - ص٢٠١ - ٢٠٥.

(٥٦) جلال يحيى، التنافس الدولى فى الصومال من ٨٢.

(٥٧) محمد السروجى، العلاقات بين مصر واثيوبيا فى القرن ١٩ من ١٥٨ - ١٥٩.

(58) Moorehead, Alan, The white Nite penguin Books London 1903.

(59) Granot & Temperly. Europe In 19th Century. p.389.

(60) Stamp , Dudly, A commercial Geography. pp. 247 - 9.

(٦١) تبلغ مساحة المحيط الهندى ١٧ مليون ميل مربع وقد اختصرت القناة المسافة من أوروبا إلى المحيط الهندى بنسبة كبيرة.

(62) Alvin, J. cottrell, The Indian ocean its political, Economic and mititary importance, New york, 1972.p.10.

(63) Bulletin Décadaire No. 27, 22.9,1872 p.2.

(64) Hubbard, G.E. British par Eastern policy. N.Y. 1943.

p.7.

(65) Ibid.

(66) Pierre Renowin, La Politiques d'Expansion Imperialiste. paris. 1939. p.11.

(٦٧) بيير رينوفان - تاريخ العلاقات الدولية ص ٥١٦ - خطبة جول فيرى فى ٢٩ يوليو ١٨٨٥.

(68) Safwat, M.M., Tunis and the Great. Powers. (1879 - 81) Alexandri. 1943 p. 111, Cf. Marriot, The Eastern Question p.239.

وعبدالعزيز الشناوى - قناة السويس والتيارات السياسية - ١ ص «المقدمة».

(69) Mardar, op.cit p.145.

(٧٠) تقع بنزرت على بعد ١٢٠ ميلاً من صقلية و ٢٩٥ ميلاً من نابلى.

(71) Ibid, pp. 149.151.152.

(72) Safwat, Tunis and The Great powers.p.110.

(٧٣) يقع ميناء أوبوك فى مدخل البحر الأحمر الجنوبى وهو ميناء طبيعى محمى من الرياح التى تعوق الملاحة به.

(74)Bulletin Decadaire, No, 12,12.4 1872 p. 2,cf. No. 32.12.12. 187

(٧٥) السكرتير الشرقى للإمبراطور نابليون الثالث.

(٧٦) جلال يحيى - التنافس الدولى فى بلاد الصومال - دار المعرفة ١٩٥٩ ص ٤٠ - ٤٤.

(٧٧) المرجع السابق ص ٤٩.

(٧٨) المرجع السابق ص ٥٢ - ٦٣.

(٧٩) فاروق أباظة، عدن والسياسة البريطانية فى البحر الأحمر ص ٤٢١ - ٢٥: نقلا عن الوثائق البريطانية.

(80) Alvin, Cottrell, The Indian ocean, Op. cit. p.10.

(٨١) بيير رينوفان - تاريخ العلاقات الدولية - ترجمة جلال يحيى ٥١٧.

(٨٢) يجدر التنويه هنا بأن موازين القوى الدولية تأثرت بشكل مباشر بالتغيرات السكانية التى جرت إبان تلك الفترة ففى عام ١٨٧٠ بلغ عدد سكان ألمانيا ٤١ مليون نسمة، والنمسا ، ٣٨,٥ مليون نسمة ، وفرنسا ٣٦ مليون نسمة وبريطانيا ٣١ مليون، وإيطاليا ٢٦ مليون، والروسيا ٧٧ مليون. وفى عام ١٨٨٠ بلغت المانيا ٤٥ مليون والنمسا ٣٨ مليون وفرنسا ٣٧ مليون وإنجلترا ٣٥ مليون وإيطاليا ٢٨ مليون وروسيا ٨٩ مليون، راجع: Taylor op. Cit. p. xxv. cf. Lowe. op.cit pp.8 -9.

(83) Robinson, Rowan, Englond. Italy, Abyssinia, London, 1935,p.67.

(٨٤) راجع الفصل الثانى من الباب الأول عن الشركات الملاحية الإيطالية. ص ٩٣ - ٩٤.

(85) Robinson, Rowan, England, italy. Abysinia p.67.

وراجع أيضًا : محمد فؤاد شكرى. مصر والسودان ص ٤١٨ . ٤١٩، جلال يحيى. البحر الأحمر والاستعمار ص ٤٠ . ٤٩.

(86) B.D. No, 39,22 jan 1872.

(87) Krausse, A., Russia in Asia op. cit. p, 92 -3.

(88) Marriot, Theremaking of Modern Europe. London 1938, pp. 135-6.

(٨٩) محمد فريد، تاريخ الدولة العلية العثمانية ص ٢٧٨ . ٢٧٩.

(90) Marriot, The Eastern Ouestion. p. 279.

(91) Ibid. p. 280.

(٩٢) محمد مصطفى صفوت. مؤتمر برلين والدول العربية ص ١٧ . ١٩.

(٩٣) جمال حمدان. استراتيجية الاستعمار والتحرير ص ١٢٠ . ١٢١.

(٩٤) إبراهيم الشريف. الأطماع الاستعمارية فى الشرق الأوسط ص ١٠٤ . ١٠٦.

(٩٥) أعلنت فرنسا الحرب رسميا فى ١٩ يوليو ١٨٧٠، وعقد الصلح أول مارس ١٨٧١.

(96) Rousset, commandant, Histoire générale de la guerre Franco - Allemande, 1870 - 71, Tome, 6.pp 272 -4.

(97) Ibid.p.276.

(٩٨) المادة ١٤ من عقد الامتياز ١٨٥٦.

(٩٩) عبدالله رشوان، المركز الدولى لقناة السويس ص ٣٨ - ٣٩ ، عبدالعزيز الشناوى قناة السويس والتيارات السياسية - المقدمة ص (ى) وراجع (حياد القناة). بالفصل الأول من الباب الرابع.

(١٠٠) أحمد عبدالرحيم مصطفى، مصر والمسألة المصرية ص ١٢.

(101) Ereycinet, Rouvenirs, op.cit p. 215.

(102) Ibid. pp. 215-6.

(103) Taylor, The struggle for mastery in Europe. p. 201.

(104) Ibid. p. 210.

(105) Trevelyan, G.M, British History in The Nineteenth century, pelican Book No. A 715. London 1965, p. 353.

(106) Ibid. p. 213.

(١٠٧) إلياس الأيوبى، تاريخ إسماعيل من ٤٥٠ - ٤٥٢.

(108) Douin, op. cit. p. 582.

(109) Ibid. p. 582.

(110) Ibid. pp. 582-3.

وراجع أيضا ـ أحمد عبدالرحيم مصطفى، مصر وتركيا من ١٦٠ ـ ١٦١.

Sammarco, Tom 3. op. cit.pp. 211-212.

(111) Douin, T. ii. op. cit. pp, 583-4; cf. sammarco, op. cit. p. 212.

(112) Douin op. cit. p. 585; cf. sammarco. op. cit. p. 212.

(113) Douin, op. cit, pp. 585 , 6,8; cf. sammarco., op. ct. p 212.

أحمد عبدالرحيم، مصر وتركيا ص ١٦٤.

(114) Douin, pp. 591.

(115) sammarco., Op. cit. p. 213.

وأحمد عبدالرحيم، مصر وتركيا ص ١٦٤.

(١١٦) أحمد عبدالرحيم مصطفى، مصر وتركيا ص ١٦٢.

(١١٧) فاروق أباظة ـ الحكم العثمانى فى اليمن (١٨٧٢ ـ ١٩١٨) رسالة ماجستير عن آداب إسكندرية ١٩٦٦ ص ٧٧ - ٨٣.

(١١٨) أحمد الحتة، تاريخ مصر الاقتصادى فى القرن ١٩. ص ٢٤٣، وراجع أيضًا إلياس الأيوبى ـ عصر إسماعيل جـ ١ ص ٤٥٣،

Rownatt, M,. Founders of Modern Egypt. p.6.

(119) Marlowe, J., The making of Suez Canal P 284

(120) Marlowe, op.cit.p. 284.

نقلا عن الوثائق البريطانية F.O.

(121) Ibid.

(122) Kinross, Lord, Between two seas. pp. 259-260

(123) Ibid, p. 260.

● الباب الثانى

الأزمات المالية والسياسية التى واجهت شركة قناة السويس فى سنواتها الأولى

(١٨٧٠- ١٨٧٦)

الفصل الأول

الأزمة الأولى

«مسألة بيع قناة السويس وفكرة تدويلها»

(١٨٧٠ - ١٨٧٢)

١ - حالة الشركة المالية بعد الافتتاح وخلال العامين الأولين.

٢ - قرض العشرين مليون فرنك لإنقاذ الشركة من الإفلاس.

٣ - بروز مسألة تصفية وبيع شركة قناة السويس فى الصحف.

٤ - اقتراح بنقل ملكية الشركة لانجلترا، وآخر بتدويلها على غرار نهر الدانوب:

أ - موقف الخديوى إسماعيل.

ب - تقارير قنصل بريطانيا العام فى مصر «ستانتون».

جـ - موقف وزارة الخارجية والتجارة البريطانية من المسألة.

د - موقف «دانيل لانج» ممثل شركة قناة السويس بلندن.

هـ - موقف دى لسبس من المسألة.

و - موقف الحكومة التركية.

٥ - تحسن مركز الشركة المالى واختفاء المشكلة.

٦ - تحليل لاتجاهات انجلترا من المسألة.

إن مسألة بيع شركة قناة السويس(١) مرتبطة بالأزمة المالية التى عاشتها شركة قناة السويس إبان الأعوام الثلاثة التالية للافتتاح. فقد كان دى لسبس يمنى حملة الأسهم بأرباح كثيرة، وبأن يترقبوا العائد السريع لأموالهم. فنجده يذكر فى اجتماع الجمعية العمومية للمساهمين فى عام ١٨٦٨ : «من المؤكد أن حمولات السفن التى دارت حول رأس الرجاء الصالح فى ذلك الوقت والتى تقدر بحوالى ١١ مليون طن ستعبر القناة. أى أنه من الممكن فى الوقت الحاضر القول بأن الحمولات التى ستعبر القناة عندئذ سيكون متوسطها ٦ ملايين طن وتعطى دخلاً سنويًا قدره ٦٠ مليون فرنك»(٢).

وكان دى لسبس قد كتب من قبل فى نهاية عام ١٨٦٧ مكررا بأن الحمولة العابرة للقناة ستكون حوالى ٦ ملايين طن تعطى دخلا سنويًا قدره ٦٠ مليون فرنك، فذكر: «وقد أعلنت من قبل عندما دعيت لتكوين الشركة منذ عشر سنوات، بأن الحمولة ستكون ٣ ملايين طن وتعطى دخلا سنويا قدره ٣٠ مليون فرنك. ولكن فى العشر سنوات الماضية تطورت حركة الملاحة بين الشرق والغرب وتضاعفت، ليس فقط بسبب التقدم الطبيعى المتوقع، ولكن أيضا بسبب فتح أسواق الصين واليابان،

بالإضافة إلى التنظيم الجديد للهند البريطانية. فمسألة أرباح رأس المال المستخدم فى مشروع قناة السويس مسألة مؤكدة وليس هناك ما يدعو للشك من جانب أى أحد»(٣).

ولكن أوروبا المحافظة على وسائل خطوط مواصلاتها الملاحية برهنت على بطئها فى الاستفادة من هذا الممر الملاحى الجديد. وكتب دى لسبس إلى ابنه يقول له: «لن أمل من رؤية الأساطيل تعبر الصحراء، والسفن التجارية الضخمة وهى تستخدم القناة»(٤).

ولكن أحلام دى لسبس لم تتحقق وتوقعاته لم تصح؛ فقد عبرت قناة السويس فى السنة الأولى (١٨٧٠) ٤٨٦ سفينة، بلغ إجمالى حمولاتها ٦٥٤,٩١٨طنًا، ورسوم المرور ٥,١٥٩,٣٢٧ فرنكًا(٥). بينما بلغت المصروفات خلال هذا العام ١٣,٨٢٧,٩٧٦ فرنكًا. منها ستة ملايين فرنك لإصلاح وتحسين قناة السويس والباقى مصاريف اعتيادية. وبلغ عجز هذه السنة فى الإيرادات عن المصروفات حوالى عشرة ملايين فرنك(٦).

وفى عام ١٨٧١ بلغ إجمالى إيرادات القناة ٨,٩٩٣,٧٣٢ فرنكًا(٧) بينما بلغ العجز خلال هذا العام ٢,٦٥٠,٠٠٠ فرنك(٨). أى أن مجموع العجز خلال عامى ١٨٧٠، ١٨٧١ بلغ حوالى ١٢ مليون فرنك(٩).

وهكذا فإن المشاكل المالية التى واجهت شركة القناة فى هاتين السنتين كانت من أخطر العقبات وكان حملة الأسهم ينتظرون عائدا لأموالهم المستثمرة فى هذا المشروع العالمى عقب افتتاح القناة للملاحة، ولكن مصاريف إنشاء القناة فاقت كثيرا المقدر لها، فقد قررت اللجنة العلمية الدولية La Commission Sientifique Internationele تكاليف إنشاء قناة السويس بمبلغ مائتى مليون فرنك (٨ ملايين جنيه

استرلينى)، ولكن اللجنة لم تقدر المصاعب والعقبات التى قد تنشأ مثل سحب عمال السخرة والمشاكل الدبلوماسية، فقد بلغت جملة تكاليف إنشاء القناة ٤٣٢,٨٠٧,٨٨٨ فرنكًا أى ما يساوى ١٨,١٤٥,٨٠٠ استرلينى، وهو ضعف ما كان مقدرًا لإنشاء القناة(١٠). وعلى أية حال فإن هذه اللجنة العلمية استمتعت فى رحلتها لمصر ولم تقدر التكاليف الصحيحة للمشروع(١١). هذا وقد حصلت الشركة على ٢٠٠ مليون فرنك من بيع الأسهم (١٨٥٨) كما حصل دى لسبس على مبلغ ٨٤ مليون فرنك من الخديوى إسماعيل بناء على تحكيم الإمبراطور نابليون الثالث، بين الخديوى إسماعيل ودى لسبس (٦ يوليو ١٨٦٤)(١٢)، ثم حصل على ٢٠ مليون فرنك أخرى فى اتفاق (٢٣ أبريل ١٨٦٩)(١٣). وعلى هذا أصبح لدى الشركة ٣٠ مليون فرنك، وأصبحت فى حاجة إلى ١٠٠ مليون فرنك أخرى لاستكمال القناة، لذلك نجد الشركة تعقد سلسلة من القروض بدأتها بطرح سندات للاكتتاب فى أول أغسطس (١٨٦٧) قيمة السند ٥٠٠ فرنك بفائدة قدرها ٥٪ بترخيص من الجمعية العمومية للمساهمين، وتستهلك هذه السندات على مدى خمسين عامًا. وقد بيعت بسعر السند ٣٠٠ فرنك ولم يتم بيع سوى ثلث السندات حتى نهاية يونيه (١٨٦٨)، وتم سدادها فى عام ١٩١٩ وبلغ عدد السندات ٣٣٣,٣٣٣ سندًا(١٤).

وبلغ رأسمال الشركة فى يناير ١٨٧٠ (٢٠,٨٣٦,٠٠٠ فرنك) فى الوقت الذى كانت فيه المصروفات خلال هذا العام حوالى ٣٠ مليون فرنك متضمنة متأخرات فوائد الأسهم وفوائد استهلاك الديون وأيضًا مصاريف الإدارة، وكانت الشركة تأمل فى تغطية العجز ـ وهو عشرة ملايين فرنك ـ من دخل القناة(١٥).

ولكن دخل القناة فى عام ٧٠/ ١٨٧١ انخفض كثيرًا عن المعدلات المتوقعة كما ذكرنا، فملاك السفن الإنجليزية لم يقبلوا كلية على استخدام الطريق الملاحى الجديد، وهم العملاء الرئيسيون لقناة السويس(١٦). لذلك أصبحت شركة قناة السويس عاجزة عن دفع أرباح الأسهم وفوائد السندات وهى ٥٪ وواجه الشركة شبح الإفلاس والتصفية، مما أدى إلى انخفاض سعر السهم من ٥٠٠ فرنك إلى ١٧٢ فرنكًا فى عام ١٨٧٠، وإلى ٢٠٨ فرنكات فى السنوات التالية(١٧).

وعجزت الشركة عن دفع (كوبونات) يوليو وأكتوبر انتظارًا لتحسن المركز المالى للشركة(١٨). ولمواجهة هذا العجز المالى اقترح دى لسبس فى اجتماع الجمعية العمومية لحملة الأسهم، فى جلسة ٢٠ يوليو ١٨٧١، طرح قرض مالى بمبلغ ٢٠ مليون فرنك، من أجل سد العجز لفائدة الأسهم المضمونة فى عقد التأسيس، وكذلك سداد فوائد قرض عام ١٨٦٧، السالف ذكره. وقد قسم القرض الجديد ومدته ٢٠ عامًا إلى ٢٠٠ ألف سند بسعر السند ١٢٥ فرنكًا وبفائدة قدرها ٨٪ وتستهلك السندات بطريق السحب بالقرعة، ابتداء من ١٨٧١، وافتتح الاكتتاب من ٩ - ١٨ سبتمبر ١٨٧١. وقد فشلت الدعوة للاكتتاب فشلا ذريعًا، ولم توزع الشركة إلا ربع السندات (٥٠ ألفًا) وتأمينًا لهذا القرض فقد حصل دى لسبس من الخديوى على موافقته بفرض رسم إضافى لرسوم المرور قدره فرنك واحد على كل طن، وبصفة مؤقتة على أن يلغى هذا الرسم عند استهلاك القرض. وبذلك يصبح رسم الطن ١١ فرنكا بدلا من عشرة فرنكات(١٩).

ولم يحصل من الاكتتاب سوى خمسة ملايين فرنك، ولم يكن هذا المبلغ كافيًا، فانهالت الحجوزات من جانب الدائنين Creanciors على

الشركة، وخلال بضعة أشهر أصبحت مسألة تصفية شركة قناة السويس على وشك الحدوث، فلم تكن إيرادات القناة بكافية لسد العجز(٢٠).

وعندما لم تتمكن الشركة من تحصيل سوى خمسة ملايين فرنك من القرض المطلوب خلال فترة الاكتتاب (تسعة أيام) لجأت إلى مد فترة البيع حتى أول فبراير ١٨٧٢ حيث تم بيع (١٢٠ ألف سند) خلال تلك الفترة(٢١).

لهذا نجد دى لسبس يذكر فى الجمعية العمومية للمساهمين (١٨٧٢) : «عند افتتاح قناة السويس للملاحة لم نكن أغنياء، وتلافيًا للعجز طلبنا قرضًا بعشرين مليون فرنك بفائدة كبيرة ١٠٪، منها ٨٪ فوائد، ٢٪ استهلاك القرض، ولكن هل تعرفون ماهى النتيجة؟ لقد حصلنا فقط على خمسة ملايين فرنك وتبقى خمسة عشر مليونًا. وتسلمنا إخطارات بالحجز على الشركة أمام المحكمة التجارية (Tribunal de Conmerce) وكلما كسبنا وقتًا كان فى وسعنا حل مشاكلنا، وقد نبعت المشكلة الرئيسية من سوء تقدير رأسمال التأسيس، فكان لابد أن يكون خمسمائة مليون فرنك بدلا من مائتى مليون فرنك ومن هنا جاءت المشكلة»(٢٢).

وكان أحد كبار مساهمى الشركة ويدعى: Jules Le Baudy قد أنقذها من الإفلاس فاشترى بعد ذلك بمفرده ٧٠ ألف سند، ودفع مبلغ ٧ ملايين فرنك(٢٣). واحتفظت الشركة بالثمانين ألف سند المتبقية وقد بارت فى يدها فألغتها عام ١٨٧٩ حينما قررت عقد قرض جديد بفائدة ٣٪ وتم استهلاك سندات هذا القرض الثانى عام ١٩٠١(٢٤).

على أى حال أدت كل تلك الأحداث إلى زعزعة الثقة بمركز شركة قناة السويس المالى وترتب عليه انخفاض أسعار الأسهم، كما ذكرنا،

وفقد المساهمون الثقة فى مستقبل الشركة. بل إن الصحف الفرنسية نفسها ذكرت صراحة مسألة احتمال تصفيتها(٢٥).

كما يذكر بعض الكتاب أنه قد صدرت كتب فى هذه الفترة تتنبأ بخراب قناة السويس، وكان عنوان بعضها «احتضار السويس The Agony of Suez» وضاعف من هذا الإحساس حصار باريس بجيوش بسمارك(٢٥).

كما أوردت جريدة شركة السويس، أن بعض الصحف أخذت فى مهاجمة مشروع قناة السويس، مثل صحيفة : Le Moniteur de la Baoque et de la Bourse» فذكرت : «أن قناة السويس التى تكلفت حوالى ٢٠ مليون جنيه استرلينى فى حاجة إلى ٢٥٠ ألف أو ٣٠٠ ألف جنيه استرلينى لكى تصبح فى حالة جيدة وصالحة للملاحة. ووصفت قناة السويس بأنها ضيقة جدًا بحيث لا تستطيع السفن الضخمة ذات الغاطس الكبير عبورها، وأن رجال المال البريطانيين ينتظرون فشل مشروع قناة السويس لكى يتدخلوا فى المسألة عندما تطرح مسألة تصفية القناة، كذلك يحتمل انهيار حاجز الأمواج الواهى فى بورسعيد»(٢٧).

وعلاوة على هذه المشاكل المالية التى واجهت الشركة، فهناك مشاكل أخرى سياسية تمثلت فى الحرب الفرنسية البروسية (١٨٧٠/ ١٨٧١) وانهيار نفوذ الشركة، فقد حدث عند اجتماع الجمعية العمومية للمساهمين، وبعد حصار باريس مباشرة أن قامت مجموعة غاضبة من حملة الأسهم بصخب عاصف ضد المديرين مطالبين بحقهم فى اختيار مديريهم، وتسلق أحدهم المنصة التى يقف عليها دى لسبس للاعتداء عليه، ولم ينقذه من ذلك سوى زميله «دانيل لانج» Daniel Laag (ممثل شركة القناة فى لندن)(٢٨).

كما اتهم مساهمو القناة دى لسبس بأنه خائن ويريد بيع القناة للإنجليز: «Wishing to Sell The Candl to The English»(٢٩). وعندما تأكد دى لسبس أنه لن يكون فى مأمن، انتهز دانيل لانج الفرصة ونصح دى لسبس بنقل إدارة الشركة إلى لندن(٣٠).

وهنا بدأت تظهر فى الأفق مسألة بيع شركة قناة السويس بشكل جدى، وسارع دى لسبس فأنكر أنه هو الذى عرض مسألة بيع القناة، ودافع عنه كذلك «فوزان بك»(٣١) فيذكر فى كتابه «قناة السويس» تحت عنوان: «إشاعات كاذبة عن بيع قناة السويس». «إن جريدة قناة السويس التى توقفت عن الصدور منذ ١٥ سبتمبر ١٨٧٠ عادت للظهور(٣٢) لتكذيب الإشاعات التى أوردتها الصحافة الباريسية والتى كانت سببًا فى إزعاج حملة الأسهم، فلقد نشرت إحدى الصحف وتناقلته صحف أخرى، أنه فى ٢٩ ديسمبر ١٨٧٠، كان دى لسبس موجودًا فى لندن حيث تفاوض فى مسألة نقل ملكية قناة السويس إلى يد شركة إنجليزية، ولقد كان لهذا الخبر وقعة السيىء على مركز كل من الشركة ورئيس مجلس إدارتها، وفى نفس يوم النشر أرسل دى لسبس إلى رئيس تحرير الجريدة التى أوردت النبأ لتكذيبه مؤكدا أنه لم يغادر باريس منذ شهر أغسطس، وأكد أنه لم يحدث قط فى أى وقت أنه قام بمفاوضات لبيع القناة.

وعاد هذا الموضوع الخاص بمسألة بيع القناة إلى الظهور من جديد فى الصحافة وبين بعض الناس فى نهاية عام ١٨٧١(٣٣). وسارع دى لسبس إلى نشر خطاب موجه إلى مراسلى الشركة فى جريدة قناة السويس ذكر فيه أن مسألة بيع قناة السويس قد أثارت مؤخرا كثيرا من التساؤلات سواء من جانب المساهمين أو الأصدقاء، وأنه من السهل الاجابة على تلك التساؤلات بأن ينشر نسخة من المذكرة المسلمة إلى وزارة الخارجية الإيطالية فى ٧ نوفمبر ١٨٧٠ والتى نصها: «لقد أرسلت

إلى خديوى مصر مشروع مذكرة بخصوص موضوع بيع شركة قناة السويس وهى المسألة التى سبق أن تعرض لها البرلمان الإيطالى فى إحدى جلساته عندما قدم أحد النواب فى البرلمان الإيطالى استجوابًا للحكومة الإيطالية عما إذا كان من مصلحة التجارة والملاحة العالمية تقديم اقتراح للدول البحرية المختلفة للاتفاق فيما بينها على شراء قناة السويس لتأمين الشركة، وإن شركة قناة السويس العالمية صاحبة الامتياز لم تقم من جانبها بأى إجراء لبيع القناة إلا أنه كان واردًا لمصلحة التجارة الدولية ولمصلحة المساهمين بالشركة دراسة المقترحات التى تقدمت بها الدول التى يهمها الأمر، وفى حالة اتفاقهم ستقوم الحكومة الإيطالية بأخذ زمام المبادرة، وأن الخديوى لم يستطع الرد على هذه المسألة الهامة دون أخذ رأى الصدر الأعظم قبل كل شىء، وستدرس الحكومة الإيطالية المسألة عند بدء جلساتها، (توقيع فرديناند دى لسبس)(٣٤).

ويؤكد دى لسبس بأنه لو كان هناك شىء من هذا القبيل لكان قد عرضه على أعضاء الجمعية العمومية لحملة الأسهم لأنهم مالكو القناة وهم المعنيون بالأمر والذين لهم الحق فى التصرف، كذلك أرسل منشورًا فى ٢٠ أبريل ١٨٧٢ لمراسلى الشركة مؤكدًا من جديد عدم قيام الشركة بتقديم أى عرض لأحد، وأنه فى حالة تقديم الدول لعروض مناسبة يوافق عليها، فإن الأمر عندئذ سيخص حملة الأسهم أصحاب الحق فى تقرير ذلك فى اجتماعهم العام(٣٥).

ولعل نظرة تحليلية نلقيها على المراسلات الدبلوماسية التى تناولت هذا الموضوع تكشف لنا بصورة أدق عن الملابسات التى اكتنفته وأحاطت به. وتظهر لنا أولى خيوط تلك المشكلة عندما تقابل ستانتون (قنصل بريطانيا العام فى مصر) مع الخديوى إسماعيل الذى ذكر له - فى

معرض حديثه معه - المشاكل المالية التى تتعرض لها شركة قناة السويس وصعوبة وفائها بالتزامها، وأبدى إسماعيل ملاحظاته بالنسبة

لهذه المشكلة بأن الطريقة الوحيدة لضمان استمرار قيام القناة بخدماتها الملاحة العالمية هو قيام شركة إنجليزية بملكية القناة، ثم أضاف الخديوى، بأن انجلترا بلا شك هى الدولة الوحيدة صاحبة المصلحة فى بقاء القناة مفتوحة للملاحة. وحاول (ستانتون) أن يعرف وجهات نظر الخديوى بالنسبة لمستقبل القناة، فأبدى له الخديوى ترحيبه لرؤية القناة وقد امتلكتها شركة بريطانية، كما أبدى استعداده لتسهيل عملية نقل ملكيتها لإنجلترا فى حالة تكوين تلك الشركة، فسارع ستانتون إلى إخطار جرانفيل - وزير خارجية بريطانيا - موضحًا له أهمية هذه الفرصة المواتية لملكية القناة لضمان تأمين مواصلاتهم مع الهند بالإضافة إلى أن هذا العمل ستكون له مزايا سياسية لحكومة جلالة الملكة(٣٦).

وهذا كلام خطير جدًا أن يوافق الخديوى إسماعيل على فكرة بيع قناة السويس؛ فقد يكون الخديوى إسماعيل لا يجيد اللغة الفرنسية فأخطأ التعبير أو أن القنصل البريطانى الذى نقل هذا الحديث إلى لندن كاذب، أو أن إسماعيل بلغ به السفه حدًا يفكر به هذا التفكير.

وقامت وزارة الخارجية البريطانية بدورها فور تلقيها رسالة (ستانتون) بإرسال صورة منها إلى كل من وزارة البحرية ووزارة التجارة وكذا وزارة الهند (India Office) لأخذ رأيهم فى مسألة بيع شركة القناة(٣٧). وقد اهتمت وزارة الخارجية البريطانية بمعرفة تفاصيل هذا الموضوع فطلب جرانفيل من ستانتون مده بالمعلومات الآتية عن القناة:

١ - بيان بتجارة القناة شهرًا بشهر منذ افتتاحها للملاحة مع ذكر جنسية وحمولة سفن كل دولة على حدة.

٢ ـ دخل القناة عن الفترة المذكورة (خلال عام ١٨٧٠).

٣ ـ رسوم المرور الحالية.

٤ ـ مصاريف التشغيل (Working expenditure) الخاصة بالقناة منذ افتتاحها، كل شهر على حدة، مع فصلها عن مصروفات رأس المال.

٥ ـ قيمة رأس المال المطلوب لإتمام أعمال القناة.

٦ ـ قيمة مصاريف التشغيل عند إتمام القناة.

٧ ـ إجمالى رأس المال السابق إنفاقه، مع التفرقة بين رأسمال الأسهم والقروض.

٨ ـ قيمة الفوائد السنوية للقروض(٣٨).

وفى الحقيقة نرى فى هذه التساؤلات بالنسبة لإنجلترا روح التاجر المدقق الذى يخطو بحساب.

هذا وسارعت وزارة الخارجية البريطانية بدراسة الموضوع من كافة جوانبه فطلبت من وزارة التجارة ووزارة البحرية إبداء رأيهما فى مسألة بيع قناة السويس. فرد وزير التجارة البريطانية «فارر» Farrer على (لورد هاموند) Hemnond ـ وكيل وزارة الخارجية البريطانية ـ بقوله إنه قبل أن تُكوِّن حكومة جلالة الملكة رأيها فى هذا الموضوع، فإن هناك بعض النقاط فى حاجة إلى مزيد من التفاصيل مثل: حالة القناة الطبيعية (Physical) حاليًا، واحتمالات حركة الملاحة بها مستقبلا، ومدى استخدامها للتجارة البريطانية، بالإضافة إلى مستقبل القناة المالى. وأكد أنه بالنسبة لحالة القناة الطبيعية، فإن تقرير «الأدميرال ريتشارد» Richard ـ وهو من خبراء البحرية البريطانية ـ قد أفاد بأن عمق القناة حاليًا يسمح بمرور بعض السفن، وعند إتمام تعميقها ستسمح بمرور كل

أحجام السفن، وأن مستقبل القناة هام كطريق ملاحى. ولا شك أن القناة شريان حيوى بالنسبة لإنجلترا أكثر من الدول الأخرى. أما بالنسبة لمستقبل القناة المالى، فإنه مازالت هناك صعوبات كبيرة للحصول على معلومات دقيقة. وبناء على الظروف المذكورة سابقًا يقرر وزير التجارة البريطانية «فارر» أنه يمكن الخروج بالنتائج الآتية:

١ ـ أنه بعد الانتهاء من عمليات تحسين قناة السويس ستصبح صالحة لملاحة السفن الكبيرة.

٢ ـ التجارة البريطانية تمثل النسبة العظمى فى الحمولات العابرة للقناة وسيزداد حجمها اطرادًا.

٣ ـ أهمية القناة لبريطانيا خاصة والعالم عامة يحتم استمرار بقائها مفتوحة للملاحة بطريقة أو بأخرى.

٤ ـ أن إبقاء إدارة القناة فى يد شركة مفلسة وعاجزة عن الدفع سيجعل الأمل ضعيفًا فى بقائها مفتوحة للملاحة، وإدارتها إدارة حسنة(٣٩).

وأضاف وزير التجارة البريطانية فى تقريره لوزارة الخارجية البريطانية:

«أما بالنسبة لموضوع الاقتراح الخاص بقيام شركة تجارية بريطانية بملكية قناة السويس فإنه لا يمكن البت فى هذا الموضوع دون معرفة ودراسة دقيقة لدخل القناة وحالتها المالية والطبيعية، ذلك أنه من المستحيل التنبؤ بنتيجة الإقدام على مثل هذا العمل دون تلك الدراسة»(٤٠).

ثم يعبر Farrer عن وجهة نظره بالنسبة للجانب السياسى للمسألة،

فى تقـريره بقـولـه: «إنه من المفضل أن تكون القناة فى أيدى إنجليـزية، بدلاً من الفـرنسية أو أخرى أجنبية ذلك لأن فى مقدور إنجلترا التقدم برأس المال، بالإضافة إلى أن لها مصلحة عظيمة فى قناة السويس. ومن جهة أخرى فقد تنشأ عقبة من جراء هذه الخطوة، وهى العلاقة بين تلك الشركة والحكومة البريطانية وبين تلك الشركةوالحكومة المصرية، وبينها وبين الدول البحرية المستخدمة لقناة السويس. كل ذلك مفعم بالمشاكل والحساسيات وقد يؤدى فى آخر الأمر إلى مشاكل دولية خطيرة. وأن الشركة الحالية تهتم فقط بالحصول على أكبر قدر يمكن من الأرباح للمساهمين. أما بالنسبة لبريطانيا والدول الأخرى، فإن مصلحتها هو الحصول على مزايا القناة بأقل التكاليف. وبهذه الاحتمالات فى وجهات النظر، يجيب التقرير بأنه توجد اعتراضات لها قيمتها إزاء تشجيع عملية نقل ملكية القناة لشركة بريطانية. ومثال على ذلك تلك المصاعب التى واجهتها فى الفنارات التركية ورسومها، وشركات الغاز والمياه والتلغراف التى اشترتها الحكومة. وعلى ذلك فإن نفس الشىء سوف يحدث للقناة، فإذا اشترتها شركة بريطانية فإن الحكومة البريطانية ستجد نفسها آخر الأمر وقد وضعت يدها عليها.

وهكذا فإن وزارة التجارة البريطانية، تجد أن هذه المسألة ذات طابع خاص وتكتنفها الصعوبات المختلفة(٤١) .

وضربت وزارة التجارة البريطانية مثلا - لجرانفيل - بمشكلة يعرفها تماماً وهى مشكلة «نهر الدانوب» حيث توجد ملاحة طبيعية ولكنها تحتاج فقط لبعض التحسينات البسيطة ليصبح الممر الملاحى لنهر الدانوب مجالا للتجارة الكبيرة فيما بين الدول الأوروبية. وكانت الحكومة المركزية عاجزة عن القيام بمثل تلك التحسينات. وكانت المنافسات والاحقاد فيما بين الدول المختلفة عقبة فى سبيل صيانة

وتحسين الممر الملاحى لنهر الدانوب ولم تحل تلك المشكلة إلا عن طريق «المؤتمر الأوروبى» European Council المكون من دول مختلفة والذى واصل نشاطه بنجاح ويرجع نجاحه أساسًا إلى نشاط المندوبين البريطانيين. وترتب على ذلك نشاط التجارة فى نهر الدانوب وكانت ثلثى تلك التجارة بريطانية، ونقلت السفن البريطانية ثلث تجارة الدانوب(٤٢).

ويجدر بنا هنا أن نشير إلى نقطة هامة، وهى محاولة انجلترا قياس المركز الدولى لنهر الدانوب بمركز قناة السويس فى أكثر من مناسبة، فنجد عند قيام مشكلة رسوم المرور(٤٣) أنها اقتبست بعض نظم القياس فى نهر الدانوب لتطبيقها على قناة السويس. فوزارة التجارة البريطانية تربط بين قناة السويس، ونهر الدانوب، وتحاول القياس بينهما لتحقيق أغراضها، فتقوم باستعراض ما تم بالنسبة لنهر الدانوب لتطبيقه على قناة السويس وذلك مع الفارق بالنسبة للممرين المائيين. فنهر الدانوب مجرى مائى دولى فهو يخترق أقاليم عدة دول، فيتحتم على كل دولة أن تباشر سلطانها داخل حدودها بشكل لا يضر بمصالح غيرها ممن يخترق النهر أراضيهم. وقناة السويس، كما نعلم مجرى مائى يمر بأرض دولة واحدة هى مصر وتتصل بمياه إقليمية فى الشمال والجنوب. فقناة السويس قناة مصرية ذات أهمية عالمية بعكس نهر الدانوب.

وهكذا بعد أن أشار وزير التجارة البريطانية إلى لجنة الدانوب الدولية، والتى تشكل إنجلترا عضوًا فيها، فإنه فضَّل اتباع نظام مماثل بالنسبة لقناة السويس، خشية الانفراد بالقناة وما يسببه ذلك من مشاكل لإنجلترا. وفى حالة قيام لجنة دولية، مشابهة للجنة الدانوب فإنه من المحتمل إدارة القناة بكفاءة وتجنب الأطماع والمشاكل الدولية. ويمكن

تحييد التجارة المارة بالقناة وعندئذ سيصبح المندوب البريطانى - كما هو الحال فى لجنة الدانوب - الصوت الرئيسى فى المجلس. وبعد ذلك يتساءل وزير التجارة البريطانى فى تقريره المقدم لوزارة الخارجية: «عن ماهية سلطات واختصاصات هذا المؤتمر، والمساعدات المالية التى يحتاجها، ويعترف بأنها أمور لم تنل حظها من الدراسة الوافية بعد. وأنه فى حالة قبول تلك المقترحات من جلالة الملكة فإن هذه الاعتبارات ستكون مجالا للبحث عندما ترد المعلومات السابق الاستفسار عنها من قنصل إنجلترا فى مصر(٤٤)».

وفعلا طلبت وزارة الخارجية البريطانية، من الكولونيل ستانتون موافاتها - بناء على طلب وزارة التجارة - بالمعلومات الخاصة بقناة السويس والسابق طلبها فى يناير ١٨٧١(٤٥). كذلك اهتمت وزارة الخارجية بإخطار وزارة الحربية البريطانية بتفاصيل مسألة بيع قناة السويس فأرسلت إليها بنسخ تقارير وزارة التجارة وقنصل بريطانيا فى مصر، لتكون هذه المعلومات أمام مجلس لوردات البحرية(٤٦).

ورد ستانتون على طلب وزارة الخارجية، فأرسل إحصائية بالحركة الملاحية عبر قناة السويس من أول يناير ١٨٧٠ حتى آخر هذا العام، استقاها من نشرة شركة قناة السويس الشهرية، ومن مصادر ثقة خاصة - لم يحددها - وأكد ستانتون ثقته فى الاعتماد على هذه البيانات. وبالنسبة لدخل القناة فقد ذكر أنه غير متأكد من صحة ودقة إيرادات القناة ويمكن فقط التحقق منها بالاطلاع على سجلات الشركة. ويضيف ستانتون، أنه بتحليل الإحصائيات المرفقة برده على الوزارة يظهر أن حمولة السفن البريطانية خلال هذه الفترة تمثل نسبة ٧٢,٦٤٪ من إجمالى حمولة السفن العابرة لقناة السويس، هذا بالإضافة إلى أنه يجب التنويه بأن هذه النسبة قد تأثرت بظروف عبور

السفن التركية والنمساوية للقناة خلال شهرى ديسمبر ۱۸۷۰ ويناير ۱۸۷۱ لنقل الجنود الأتراك إلى اليمن[٤٧].

وبالتالى فإنه من الصعب النظر إلى هذه الإحصائية بالنسبة للحمولة البريطانية المارة بالقناة. وجاء بتقرير ستانتون، أن رسوم المرور هى عشرة فرنكات (٨ شلنات) عن الطن الواحد من الحمولة المسجلة لكل سفينة، فيما عدا السفن التى تحمل الفحم للسويس وتعود فارغة فلا يحصل عنها رسوم مرور فى رحلة العودة من السويس لبورسعيد، كما يحصل رسم عشرة فرنكات لكل راكب بالغ، كذلك يحصل رسوم إرشاد عن كل سفينة تزيد حمولتها عن مائة طن، ويقدر رسم الإرشاد تبعًا لغاطس كل سفينة[٤٨].

كذلك تدفع كل سفينة رسوم قطر[٤٩] ٢ فرنك عن كل طن سواء كانت السفينة بخارية أم شراعية. ثم اعتذره ستانتون عن عدم تمكنه من إعطاء جرانفيل معلومات دقيقة بالنسبة لمصاريف التشغيل: Working Expenditure، وأن هذه المصاريف كما جاءت فى التقارير المالية، بما فيها عمليات التطهير لتعميق القناة وتوسيعها عند بعض المنحنيات قد وصلت إلى ٣٠٠,٠٠٠ فرنك، أى بواقع ١٢,٠٠٠ فرنك شهريًا. وأنه ليس فى مقدوره إعطاء قيمة تكاليف إتمام التحسينات. أما بالنسبة لقيمة رأس المال المنصرف على القناة فيقدره بحوالى ٤٢٧,٠٠٠,٠٠٠ فرنك أى ما يساوى ١٧,٠٨٠,٠٠٠ جنيه استرلينى. ويضيف ستانتون فى تقريره أن مركز الشركة المالى حرج ولا تستطيع الوفاء بالتزاماتها تجاه مصروفاتها ومساهميها، ومعرضة فى أى وقت لإعلان إفلاسها وعجزها عن الدفع، وفى هذه الحالة سيكون حملة الأسهم ووكلاء الشركة هم الضحية. ويضيف ستانتون بأنه قد بذل قصارى جهده ليمدهم بالمعلومات السابق طلبها منه دون أن يدخل فى مسألة الأهمية السياسية المتعلقة بتدعيم

شركة قناة السويس، أو الخسارة الفادحة التى ستحيق بالتجارة البريطانية فى حالة إعاقة القناة، فى الوقت الذى تكون فيه تجارة بريطانيا قد ازدادت ووصلت إلى مداها عبر هذا الطريق البحرى(٥٠).

وأرسلت وزارة الخارجية البريطانية بدورها تقرير ستانتون المفصل إلى وزارة التجارة البريطانية(٥١). ثم عاد ستانتون يؤكد لجرانفيل صحة المعلومات التى أرسلها إليه بعد أن تأكد منها شخصيًا، فيما عدا المصروفات فهو غير متأكد منها ولا يمكن الاعتماد عليها فمصاريف التشغيل مثلا منذ افتتاح القناة لا يمكن معرفتها إلا بالاطلاع على سجلات الشركة بعناية، وأنه من الصعب حل هذه المسألة(٥٢).

وقامت وزارة التجارة البريطانية، فور تلقيها بيانات ستانتون، بدراستها وذكرت أنها تتوقع أن تقوم شركة قناة السويس بدفع مصاريف التشغيل فقط ولكنها لن تدفع شيئًا للمساهمين، وتدفع نسبة بسيطة فقط من ديونها لدائنيها، ذلك لأنه يتضح من تقرير ستانتون أن شركة قناة السويس على وشك الإفلاس. وأبدت وزارة التجارة وجهة نظرها بأن مسألة التغيير فى إدارة القناة شىء مرغوب فيه وفى نفس الوقت يجب التنويه بأن مصلحة التجارة البريطانية وأصحاب السفن مرتبطة بشدة بحسن وكفاءة إدارة قناة السويس. كما أكدت وزارة التجارة بأن هذه المعلومات الإضافية عن قناة السويس التى وردت إليها لجديرة بأن تحظى وتثير اهتمام حكومة جلالة الملكة لدراسة الموضوعات التى أثارتها الوزارة فى خطابها المؤرخ فى ٢٦ يناير، وإذا تمت تلك الخطوة فمن المرغوب فيه تشكيل لجنة من أفراد متخصصين لهم خبرة، وقادرين على الحكم لإعادة دراسة المسألة ثانية وكتابة تقرير عن حالة القناة، ويجب أن يتضمن هذا التقرير حالة القناة المالية والسياسية(٥٣).

ويرى الباحث من ذلك تردد وزارة التجارة البريطانية، وكذلك وزارة الخارجية فى البت فى هذا الموضوع الخطير. ويجب التنويه هنا أن موقف حكومة جلادستون اتسم بالتردد فى هذه المسألة بعكس موقف حكومة المحافظين - التالية - على يد دزرائيلى وذلك فى عام ١٨٧٥ عندما وجد الفرصة سانحة لشراء أسهم قناة السويس، فسارع فى مدة بسيطة (فى أيام معدودة) بالبت فى الموضوع واتخذ إجراءات حاسمة متخطيًا العقبات والإجراءات القانونية إلى أن تمت له الصفقة.

هذا وبعد أشهر قليلة من رسالة ستانتون الأولى لوزارة الخارجية، نجد نفس الاقتراح الخاص بتشجيع بريطانيا لملكية قناة السويس يرد وبشكل أكثر إيجابية إلى جرانفيل من معسكر دى لسبس نفسه (Within De Lesseps Own Camp) على يد «دانيل لانج»(٥٤) - ممثل شركة قناة السويس فى لندن(٥٥) - فيذكر دانيل لانج - لوزير خارجية بريطانيا: «أنه قد ظهرت أخيرًا تساؤلات واستفسارات فى إنجلترا على جانب كبير من الأهمية فيما يتعلق بمستقبل قناة السويس وهل ستظل فى حوزة إدارة فرنسية أم توضع تحت إدارة بريطانية، وأن موضوعًا كهذا على جانب كبير من الأهمية والحيوية لإنجلترا ليدفعنى إلى أن أرسل إليكم بالمعلومات الآتية»:

«تمت خلال الفترة الأخيرة إتمام التحسينات الخاصة بقناة السويس فالمنحنيات الخارجية تم إجراء التحسينات المطلوبة بها، ووصل عمق القناة إلى ٢٦ قدمًا، وأصبح فى إمكان أكبر السفن الآن العبور دون صعوبة، وليست هناك حاجة إلى إرسال رأس مال لإتمام هذا العمل. هذا وفى الاجتماع القادم للشركة الذى سيعقد يوم ٢٩ الجارى - بعد عودة دى لسبس من مصر - سيتم دراسة مركز الشركة المالى. سننتظر

لنرى عما إذا كانت هناك مناشدة أخرى من جانب دى لسبس كعادته لاستثارة الشعور القومى للمساهمين الفرنسيين والتى أثبتت نجاحها عند رفع قيمة رأس المال الأصلى، وذلك عندما تثار مرة أخرى وطنيتهم وحماسهم بهدف احتمال تضحيات مالية أخرى بدلا من قبول تغيير آخر بديل وهو قبول المساعدة البريطانية بتولى إدارة قناة السويس مستقبلا. ويجب أن يوضع فى الاعتبار تغير المشاعر فى فرنسا نتيجة للأحداث الحالية (يقصد هزيمتها على يد بروسيا) وأعتقد فى عدم جدوى ونجاح هذه المناشدة الجديدة التى سيقوم بها دى لسبس للتأثير على المساهمين كى يخرج الشركة من ضائقتها المالية»(٥٦).

ثم يضيف لانج : «بأنه قد تثار مسألة حساسة وعلى جانب كبير من الأهمية وهى أن تقديم اقتراح مالى من جانب إنجلترا فى الوقت الحالى قد لا يكون مناسبًا أو مقبولا عند حملة الأسهم، إلا إذا تم هذا العمل بحذر وتعقل حتى لا يساء استغلاله. وإلى أن أتأكد من وجهات نظر دى لسبس الحقيقية فمن الأسلم عدم تشجيع أى خطوات فى الوقت الحاضر، اللهم إذا اضطرته الحاجة إلى المال فإننى أعتقد أن دى لسبس عندئذ سيحاول استبقاء قناة السويس تحت الإدارة الفرنسية»(٥٧) . ثم يذكر دانيل لانج «إن وجهة نظرى قد تختلف مع دى لسبس حول هذا الموضوع فقط (يقصد مسألة إبقاء الإدارة فرنسية)، ذلك أننا كنا نعمل سويًا من أجل ربط البحرين، هو (دى لسبس) من أجل عظمة فرنسا، وأنا من أجل مصلحة إنجلترا. وتم تحقيق الهدفين اللذين عملنا من أجلهما. وعلى أى حال فإننى أشعر أن مستقبل السيطرة على طريق الهند وتأمينه إنما هى مسألة قومية هامة لإنجلترا من وجهة نظرى الشخصية»(٥٨) . ثم يؤكد لانج أن من مصلحة إنجلترا أن تصبح قناة السويس تحت إدارتها(٥٩).

وقد طلبت وزارة الخارجية من دانيل لانج - بعد وصول خطابه - معلومات تفصيلية عن هذا الموضوع[٦٠]. وانتهز دانيل لانج فرصة وجود دى لسبس فى لندن من أجل الحصول على قرض مالى من إنجلترا قدره ٦٠٠,٠٠٠ استرلينى لتصفية الديون المتأخرة وفوائد أسهم قناة السويس، مقابل إعطائه ضمانات بإيرادات الشركة؛ وتحدث إليه وألح له بأن هذا الإيراد كان مرهونًا من قبل للمساهمين وأن موافقتهم قد تكون مطلوبة لإعطاء المقرضين، لمبلغ الستمائة ألف جنيه، أولوية حق المطالبة. وأجاب دى لسبس بأنه سيحاول الحصول على ذلك عند اجتماعه القادم بالجمعية العمومية للمساهمين فى فرساى أو أورليانز بدلا من باريس بسبب الاضطرابات الأخيرة هناك[٦١] . وانتهز دانيل لانج الفرصة وحدث دى لسبس عن ضرورة اتخاذ طريق آخر أكثر جرأة، وتكون نتائجه مضمونه ومستديمة وليست عرضة للتبديل مثل سياسة القروض المؤقتة التى يتبعها، والتى ليست فى الواقع سوى دفع مؤقت للخطر فى ذلك الوقت. كما ألح لانج إلى ضرورة مصارحة حملة الأسهم عن بديل لعدم وجود أرباح للأسهم وأن قيام بريطانيا بالمساعدة والإدارة الكاملة يكون فيها دى لسبس محتفظًا بمركزه الحالى كرئيس فى باريس، بدلا من القلق والشك فى عدم القدرة على تقويم الاعتمادات المالية الضرورية لصيانة وتشغيل القناة فى المستقبل وكذلك تسديد الديون التى على الشركة.

ولكن دى لسبس أخذ لوجهات نظر لانج وأبدى اعتراضه وأعلن أنه لن يكون عضوًا فى عملية نقل إدارة القناة إلى أيدى أخرى غير فرنسية، وأنه يثق فقط فى إشراك بعض المديرين الإنجليز فى المسئولية مع المجلس الفرنسى؛ وذلك بهدف تقويم وتدعيم الإدارة الحالية فى فرنسا. ورأى لانج أن هذا الأمر إن تم، فإنه سيقضى على الموضوع الرامى إلى

امتلاك الإنجليز لقناة السويس، وفى نفس الوقت يعطى مظهرًا للنفوذ بدون امتلاك قناة السويس فعلا.

ودهش دانيل لانج لموقف دى لسبس وعقب على موقفه، بأنه شىء طبيعى بالنظر إلى نزعته القومية، والعقبات التى نشأت عند إتمام القناة من جانب انجلترا. ورأى لانج أن من واجبه أن يوضح لدى لسبس خطأ اعتقاده وتفكيره والذى يقوم على آمال واهية تعتمد على الثقة المبالغ فيها باستمرار وجود السيطرة الهشة على القناة والتى قد تنهار فى أى لحظة نتيجة لحاجتها إلى المال. وقد يترتب على ذلك فى نظره ترك الإدارة فى أيدى أشخاص لم يكن فى النية أن يعهد بها إليهم. لهذا يوضح لانج لدى لسبس أنه عندما يرجع إلى فرنسا سيواجه بعاصفة قوية فى اجتماعه القادم بالجمعية العمومية لحملة الأسهم عندما يطالبون بسداد مستحقاتهم، بصرف النظر عن إحساسهم القومى الذى كان يستغله دى لسبس فى الماضى لتأجيل دفع مستحقات المساهمين لفتره من الوقت.

وأضاف لانج بأن الصحافة الفرنسية تناولت من قبل موضوع تصفية شركة قناة السويس، وأشارت إلى احتمال قيام إدارة إنجليزية فى المستقبل، وأكد لدى لسبس أنه لا يمكن الاستهانة بمشاعر حملة الأسهم وحقوقهم الشرعية فى الدخول فى ملكية قناة السويس والمطالبة بدخلها وذلك فى حالة استمرار عدم دفع فوائد أسهمهم. وأن من سلطتهم الاحتفاظ أو خلع دى لسبس نفسه حسب رغبتهم. كل هذه الحقائق أشار بها لانج على دى لسبس لكى يكون مستعدًا لمواجهتها بالكامل فى المستقبل(٦٢).

ويرى الباحث من ذلك محاولة دانيل لانج التأثير على دى لسبس حتى ينقل ملكية شركة القناة لإنجلترا.

وعلى أى حال فقد غادر دى لسبس لندن إلى فرنسا ووعد دانيل لانج بإخطار الخارجية البريطانية بموقف دى لسبس مع حملة الأسهم(٦٣).

إلا أن وزارة الخارجية البريطانية أخبرت لانج بأن حكومة جلالة الملكة ليست مستعدة لابداء أى رأى بخصوص مفاوضاته مع دى لسبس عن موضوع قناة السويس(٦٤).

واصل لانج إمداد الخارجية البريطانية بآرائه والمعلومات المتعلقة بموضوع بيع قناة السويس، فأخبرها بنيته حضور اجتماع الجمعية العمومية لحملة الأسهم القادم والمحدد لها ٣٠ يوليو سنة ١٨٧١، وأشار إلى الشكوى المقدمة من الغرفة التجارية النمساوية عن موضوع رسوم المرور التى تمثل عبئا ثقيلا على السفن النمساوية والإيطالية أكثر من السفن البريطانية. وإعراب كل من الغرفة التجارية الإيطالية والنمساوية إلى أن الحل فى نظرهما هو قيام بعض الدول بملكية قناة السويس. وأوضح لانج خطورة وقوع قناة السويس فى يد شركة أو مجموعة مشتركة من الدول الأجنبية مما قد يترتب عليه استحالة إيجاد قواعد لرسوم المرور ترضى كل الأطراف عندما يكونون مشتركين فى الإدارة، فكل دولة ستحاول عندئذ وضع أحسن وأنسب الشروط التى تلائم مصلحتها التجارية. وهذا واضح من موقف الغرفة التجارية النمساوية. ويؤكد دانيل لانج وجهة نظره الشخصية بأنه فى حالة انتقال الإدارة فإنه من الضرورى أن يكون ذلك إلى أيد إنجليزية(٦٥).

وقد حاول لانج كعادته التأثير على دى لسبس لإقناعه بموضوع نقل مقر الإدارة إلى انجلترا، على الرغم من أن دى لسبس كان قد أبدى نفوره ومقاومته لهذه الفكرة من قبل، إلا أنه عاد وصرح للانج بأن : «إحدى الحكومات الأجنبية (لم يحدد اسمها) قدمت لى عروضا لمعرفة مدى استعدادى شخصيًا لعرضها على الجمعية العمومية للمساهمين

لأخذ رأيها فى مسألة قيام الدول البحرية بشراء قناة السويس وشروط وضع هذه المسألة على بساط البحث»(٦٦). ولكن دى لسبس أعرب عن عدم التزامة بوضع هذه المسألة أمام الجمعية العمومية إلا على أساس شراء قناة السويس بمبلغ ١٢ مليون جنيه استرلينى مضافًا إلى هذا المبلغ جزء من تكاليف تسديد الديون لحملة الأسهم وقدّرها بعشرة ملايين فرنك فى العام ولمدة خمسين سنة، وهما يمثلان المصاريف الفعلية للقناة. وأن الملاك فى هذه الحالة لن يكون لهم فقط حق ملكية القناة وإنما ستكون لهم خلال التسع والتسعين عامًا حق بيع أراضى المدن والمنشآت الخاصة بالشركة فى بورسعيد والإسماعيلية ومقاسمة الأرباح مع الحكومة المصرية(٦٧). وأرسل دى لسبس رأيه هذا إلى وزارة الخارجية البريطانية ولكنه لم يلق موافقتها. واستفسر لانج من الخارجية البريطانية عما إذا كانوا يفضلون أن تكون الإدارة فى يد انجلترا أم تقتسمها الدول الأخرى. ثم أضاف لانج بأن سفيرى هولندا وإيطاليا قد أعربا له عن تأييدهما لانتقال الإدارة لإنجلترا(٦٨).

وعلى الرغم من المعلومات التى أرسلها لانج إلى وزارة الخارجية عن قناة السويس إلا أنها عادت فأخبرته مكررة أنه من السابق لأوانه بالنسبة لحكومة جلالة الملكة إعطاء أى رأى بالنسبة للنقاط التى أثارها(٦٩).

ومن القاهرة أرسل «ليونيل مور» Lionel Moore(٧٠) إلى جرانفيل يخبره بأن الخديوى إسماعيل قد أحاطه علمًا صباح اليوم بأنه قد تلقى رسالة من دى لسبس يوافق فيها على مسألة نقل ملكية شركة القناة من الشركة الحالية إلى مجموعة حكومات أوروبية، بهدف إبقائها ذات صبغة دولية. وأضاف دى لسبس بأن كلا من رئيس الجمهورية الفرنسية تيير Thiers وريموسات Remussat - وزير خارجية فرنسا - قد عبرا له

عن موافقتيهما على هذا المشروع وأن الحكومة الإيطالية ستقوم بدور الوساطة فى هذا الموضوع بين الدول المختلفة المعنية بالأمر. وكان تعليق الخديوى إسماعيل على ذلك بأنه يتنبأ بقيام مشاكل كثيرة فى طريق تنفيذ هذه الفكرة الجديدة التى يقترحها دى لسبس، وأضاف بأنه نظرًا لخطورة وأهمية هذا الاقتراح فإنه سيرسل بدوره خطاب دى لسبس إلى الباب العالى تاركًا لحكومات السلطان التصرف فى الموضوع حسبما تراه صحيحًا. وأبدى الخديوى عدم تحمسه للاقتراح(٧١) . وفعلا أرسل الخديوى إسماعيل إلى الصدر الأعظم بمضمون خطاب دى لسبس إليه(٧٢).

هذا وقد انهالت التقارير والمعلومات لوزارة الخارجية البريطانية من قنصلها فى مصر «ستانتون» وممثل شركة قناة السويس فى لندن «دانيل لانج» وليونيل مور من مصر، يخبرونها بهذه المسألة. كذلك أرسل هنرى إليوت - سفير إنجلترا بالآستانة - إلى وزارة الخارجية بأنه قد سأل سيفر باشا Siever - وزير خارجية تركيا - عما إذا كان قد سمع شيئًا عن اقتراح دى لسبس بخصوص موضوع بيع القناة للدول الأوروبية ولكن سيفر باشا أخبره بأنه حتى ذلك الوقت لم يصله أى شىء عن هذا الموضوع الهام للباب العالى. وعبر إليوت له عن اهتمام إنجلترا والدول الأوروبية ببقاء القناة مفتوحة وصالحة للملاحة ولا يوجد أحد يرغب فى انخفاض مصروفات القناة من أجل تعويض حملة الأسهم. وأبدى سيفر باشا تأييده لوجهة نظر إليوت ونوه بأن الباب العالى لن يقف فى وجه الإجراءات الرامية إلى إزالة العقبات لتحسين صلاحية وكفاءة قناة السويس، بدليل أنه منذ فترة بسيطة صدق السلطان بناء على طلب الحكومة المصرية على اقتراح رفع رسوم المرور بالقناة فرنكًا واحدًا إضافيًا كضمان للقرض الذى طلبه دى لسبس(٧٣).

كذلك كان دى لسبس قد أرسل مشروع مذكرة إلى وزير خارجية إيطاليا فيسكونت فينوستا: (Visoounte Venosta) بشأن دراسة كل من تيير (رئيس الجمهورية الفرنسية) وريموسات للمبادرة المقترحة التى ستقوم بها الحكومة الإيطالية للحصول على موافقة الدول الأوروبية على عقد مؤتمر تحضره كل الدول المهتمة ولها مصالح فى قناة السويس لدراسة مسألة شرائها، وكذلك لدراسة موضوع رسوم المرور حسب شروط الشركة، على أن تكون إدارة الشركة وماليتها ومقرها القضائى فى فرنسا وأن ينعقد المؤتمر فى باريس بوزارة الخارجية(٧٤).

ورد إسماعيل على خطاب دى لسبس وأفهمه أن مسودة المذكرة التى أرسلها إلى وزير خارجية إيطاليا (Venosta) بدون تفويض منه، وأنه - أى إسماعيل - يعترض على هذا الإجراء، وأيضًا على مسألة بيع قناة السويس ومن المستحيل الإجابة عليها لأن الباب العالى هو الذى يملك هذا الحق. وأحاطه علمًا بأنه قد أرسل مذكرته للسلطان، وعندما يرد السلطان سيخبره به(٧٥). هذا وكان دى لسبس قد أخبر (لورد ليونز) - سفير إنجلترا فى فرنسا - بموضوع اقتراح بيع قناة السويس للدول الأوروبية(٧٦). وأكد دى لسبس له بأن هذه المسألة قد أثيرت فى البرلمان الإيطالى وأن شركة قناة السويس العالمية صاحبة الامتياز لم تكن هى الداعية لذلك، ولكنها تهتم بمصلحة التجارة الدولية وأنه يقع حاليًا على عاتق الحكومة الإيطالية تقدير العمل الذى ستقوم به بالنسبة لهذه العروض المبدئية(٧٧).

أما دانيل لانج فقد ظل فى مراسلاته لوزارة الخارجية البريطانية يخبرها أولا بأول بالأمور المتعلقة بقناة السويس. فهو يذكر لها بأن هذا الموضوع أصبح فى أيدى سلطان تركيا، وأن سفير تركيا اقترح قيام تركيا بشراء قناة السويس، وترك للانج رسم شكل المشروع ليكون أكثر قبولا

من جانب ملاك قناة السويس. وفهم لانج من حديث السفير التركى أن تركيا قد تتصرف كوسيط ثم بعد ذلك تقترح تحويل الإدارة لإنجلترا. وأفهم لانج السفير التركى برغبته فى التعاون معه فى أى ترتيبات بشرط أن تكون تلك الإجراءات متفقة ووجهات نظر الحكومة البريطانية، مؤكدًا له بأنه ليس لديه فى الوقت الحاضر أى تصور لوجهات النظر هذه. وقد أخبر لانج جرانفيل أنه لم يخبر أحدًا بهذه الموضوعات، ولم يكن فى نيته كتابة سطر واحد إلى باريس عن هذا الموضوع. وسبب ذلك يرجع إلى رغبته فى إعطاء جرانفيل الفرصة لإرسال أى من ملاحظاته له، وثانية لأنه لمس خلال زيارته الأخيرة لباريس أن دى لسبس قد فقد جانبًا كبيرًا من تأثيره على المساهمين وحملة الأسهم فكان دى لسبس نفسه قد دهش عند اجتماعه الأخير بهم وهم يهملون الإنصات إلى تقريره المالى ورفضهم قبوله، وقد عين دى لسبس مؤتمرًا خاصًا لتحديد طريقة احتساب الحمولة(٧٨).

هذا ونتيجة للمعلومات التى أرسلها دانيل لانج إلى وزارة الخارجية، نجد هاموند وكيل وزارة الخارجية البريطانية يبعث إلى لانج، نيابة عن جرانفيل، عبر له عن شكره للمراسلات التى بعث بها والخاصة بقناة السويس(٧٩).

وهكذا نجد دانيل لانج بدافع من نزعته الوطنية، عندما رأى شركة قناة السويس على وشك الإفلاس، يسارع إلى إبلاغ وزارة الخارجية البريطانية بمعلومات تفصيلية عن مركز قناة السويس المالى والفنى سرا كما رأينا، ولم يعلم دى لسبس بتلك المراسلات التى أرسلها دانيل لانج للخارجية البريطانية إلا بعد ذلك بسنوات، عندما تم نشر المراسلات الدبلوماسية الخاصة بمسألة قناة السويس عام (١٨٧٦)، والتى تضمنتها

مضابط البرلمان الإنجليزى، وعندئذ صدم دى لسبس لتلك الخيانة وقام بطرد دانيل لانج على الفور من خدمة الشركة(٨٠).

وتسبب فصل لانج فى إثارة المشاعر الإنجليزية. فنجد جريدة شركة قناة السويس قد نشرت نقلا عن جريدة «التيمز البريطانية» فى عددها الصادر بتاريخ ٢٩ فبراير ١٨٧٦، معلقة على مسألة فصل دانيل لانج من جميع وظائفه التى يشغلها فى مجلس الإدارة وكممثل للمصالح البريطانية، «بأن الإثم الذى ارتكبه دانيل لانج أنه كان البريطانى الوحيد الذى يقوم بدور هام فى مشروع قناة السويس». وقد استاء كثير من الساسة البريطانيين لفصل دانيل لانج، وكان هذا العمل فى نظرهم بمثابة ازدراء من جانب الشركة للمصالح البريطانية فى قناة السويس»(٨١).

ودافع شارل دى لسبس عن مسألة فصل لانج مؤكدًا أن هناك علاقة صداقة تربط دى لسبس بستوكس - العضو البريطانى فى مجلس إدارة الشركة - وذلك دليل على اهتمام الشركة بمصالح إنجلترا. كذلك رد شارل دى لسبس على ما ذكرته «جريدة التيمز» موضحًا ومعلقًا بأن دانيل لانج لم يشغل أى دور فى مناقشات مجلس إدارة الشركة. وأنه لم يكن يمثل - بأى حال - المصالح البريطانية، «وأن الشركة قد قامت بفصل وكيل خرج عن حدود العمل المسند إليه»(٨٢). وفى نفس الوقت نشرت جريدة القناة، خطابًا موجهًا من دى لسبس إلى محرر جريدة التيمز، يؤكد فيه أن دانيل لانج قد فصل كوكيل عادى (Simple agent) للشركة فى لندن وأن سبب فصله يرجع إلى قيامه فى عام ١٨٧١ بإرسال مراسلات مع وزراء حكومة جلالة الملكة دون إبلاغ إدارة الشركة بذلك. وقام فى الوقت نفسه «بمفاوضات شخصية حقر فيها اسم فرديناند دى

لسبس بتقديمه أعمالا غير حقيقية»[٨٣]. وكان من نتائج نشر هذه المراسلات الرسمية مؤخرا أن ترتب عليها قيام سوء تفاهم بين حكومة جلالة الملكة والشركة البحرية العالمية لقناة السويس[٨٤].

وأرسلت وزارة الخارجية البريطانية - بعد ورود التقارير المختلفة عن مسألة قناة السويس - إلى وزارة التجارة لأخذ رأيها في هذا الموضوع. وفعلا أرسل وزير التجارة البريطانية «فارر» إلى هاموند - وكيل الخارجية البريطانية - يخبره: «أنه بدراسة المستندات والمراسلات وجد استعدادًا من كل من الحكومة الإيطالية والفرنسية للاشتراك فى خطة شراء قناة السويس بمعرفة الحكومات الأوروبية ولكن الحكومة المصرية كانت على ما يبدو متردد[٨٥] ولكنها تميل إلى معارضة هذه الفكرة. وأما الحكومة التركية فهى وإن كانت لم تعلن رأيها بعد إلا أنه من المحتمل معارضتها أيضا لهذه الفكرة. ويبدو أن دى لسبس والشركة توافقان على مسألة بيع قناة السويس، وذلك على الرغم من وجود اختلاف كبير بينهما وبين أفراد آخرين بالنسبة لثمن قناة السويس وشروط الشراء، وأن وزارة التجارة ليس لديها أرقاما أو بيانات كاملة لتوضيح مدى تطور القناة خلال السنة الأخيرة وأن هذه البيانات يمكن الحصول عليها من باريس - يقصد مقر الشركة - أو من مصر، ومن الصعب الحصول عليها من لندن»[٨٦]. ثم يضيف وزير التجارة فى رسالته : «إن موقف الوزارة يتحدد باهتمامها بالسياسة التى ترمى إلى خدمة مصلحة التجارة والملاحة البريطانية والمرتبطة بهذا المشروع. كما ترحب الوزارة بقيام الدول الأوروبية بعملية شراء قناة السويس، بشرط أن تكون إدارة الشركة ومسألة حياد القناة، بمعرفة «اللجنة الأوروبية» (European Commission)، وهذا الموضوع تحبذه الحكومتان الفرنسية والإيطالية. وأنّ وزارة التجارة ترى أن قناة السويس تزداد أهمية لبريطانيا يومًا بعد

يوم، ومن مصلحتها بقاء هذا الشريان الحيوى مفتوحًا للملاحة. أما بالنسبة لمركز الشركة المالى، فيلاحظ أنه إذا كان افتراض دى لسبس صحيحًا من أنها - أى القناة - ستصبح مربحة، فإن مساومة المساهمين الآن أفضل منها بعد ذلك، أما إذا كان المشروع عديم الربح فلا أمل بالنسبة لاحتمالات حسن إدارة وتشغيل وصلاحية القناة إذا تولت أمرها شركة»(٨٧).

ثم تعرض وزير التجارة البريطانية للجانب السياسى فى مسألة بيع القناة قائلا إنه ليس من اختصاص وزارة التجارة، بل هو من اختصاص وزارة الخارجية، لأن هذا الموضوع فى نظره مرتبط بموقف كل من مصر والباب العالى وأنه من الخطورة بمكان لتجارة العالم وقوع هذا الطريق الهام فى يد حكومة غير قادرة على إدارته بكفاءة تامة، وأن يكون مجالا لنفوذها أكثر من اهتمامها بمصلحة التجارة والملاحة العالمية(٨٨).

أما فيما يتعلق بموقف الحكومة التركية إزاء تلك الأحداث فتوضحها الرسالة التى بعث بها وزير خارجيتها «سيفر باشا» إلى سفير تركيا فى لندن - موسورس باشا (Musurus Pasha) يطلب منه الاتصال بوزارة الخارجية البريطانية لإحاطتها علمًا بأن الباب العالى لا يوافق بأى حال حتى من حيث المبدأ على مسألة بيع قناة السويس، وإنشاء إدارة دولية على أرض تخصها. ومن جانب آخر فإن دى لسبس له فقط حق حماية الامتياز، ولا حق له فى إثارة مسألة بمثل هذا النوع، ذلك أن شركة قناة السويس شركة أجنبية وهى لذلك تخضع لقوانين وعادات الإمبراطورية العثمانية بالإضافة إلى أن العقد لم يعط دى لسبس الحق فى تغيير مركز الشركة فى علاقاتها مع حكومة الإمبراطورية، وأن كل الخطط الجديدة مرتبطة بموافقة الحكومة العثمانية، وعلى هذا فإن الباب العالى لا يوافق بأى حال من الأحوال على هذه التعديلات. هذا وقد

سبق توضيح هذه النقاط إلى «هنرى إليوت» سفير إنجلترا بالآستانة[٨٩].

هذا ونجد لانج يقترح على جرانفيل (٢٩ ديسمبر ١٨٧١) مشروعًا بقيام تركيا بشراء القناة، وستكون تركيا - من وجهة نظر لانج - فى هذه الحالة «بمثابة رجل فاقد الشخصية» بالنسبة للحكومة البريطانية[٩٠].

على أى حال فقد تمكن دى لسبس فى عام ١٨٧٢ بعد أن بلغ مجموع ما حصل عليه (١٢ مليون فرنك) من قرض العشرين مليون فرنك - السابق ذكره - فقد أعطى ذلك الشركة متنفسًا من الضائقة المالية واستطاعت بهذا المبلغ دفع متأخرات الفوائد عن السنتين الماضيتين. وحولت الكوبونات إلى سندات Bonds يدفع عنها فوائد ٥٪ قابلة للاستهلاك خلال أربعين عامًا[٩١].

هذا بالإضافة إلى ارتفاع الحمولة المارة بالقناة خلال هذا العام (١٨٧٢) فبلغت: ١,٧٤٤,٠٠٠ طن وبلغ الإيراد ١٦,٤٠٧,٥٩١ فرنكا[٩٢] وهذا الرقم ضعف العام السابق[٩٣].

وعندما بدأ المركز المالى لشركة قناة السويس فى التحسن، نجد شارل دى لسبس يدافع عن والده فنشر فى صحيفة قناة السويس فى عددها الصادر فى (٢٢ أبريل ١٨٧٢) إعلانًا لمراسلى الشركة عن مسألة بيع قناة السويس يؤكد فيها نقطتين:

الأولى أن الشركة لم تقم بتقديم أى عرض لأى شخص، والثانية : أنه عند تقديم أى عروض مناسبة من هذا القبيل من جانب الدول المعنية، فإنه سيعرض بطبيعة الحال على الجمعية العمومية للمساهمين الذين لهم الحق فى اتخاذ القرار[٩٤]. ويرى الباحث أن الهدف من نشر هذا

الكلام هو طمأنة المساهمين بالنسبة لمسألة بيع قناة السويس ودفع التهمة عن دى لسبس.

هذا ونجد أن شركة قناة السويس، فى محاولة منها لزيادة دخل القناة، تعلن فى ١٢ مارس ١٨٧٢ بأن رسوم المرور ستحتسب على أساس الحمولة الكلية للسفينة وليس على أساس الحمولة الصافية، كما كان متبعًا من قبل. وبهذا العمل سيزداد دخل القناة بطبيعة الحال بمعدل ٣٠٪ وأدى ذلك إلى ثورة ملاك السفن والشركات الملاحية على شركة قناة السويس(٩٥).

هذا وعلى الرغم من تقرير وزارة التجارة البريطانية بازدياد التجارة بين أوروبا والشرق عبر قناة السويس، وأن العلم البريطانى كان يمثل نسبة متزايدة فى هذه التجارة، وأن من المنطقى أن تزداد قبضة بريطانيا على قناة السويس، إلا أن حكومة الأحرار برئاسة جلادستون تحركت بحذر شديد فى هذه المسألة(٩٦).

وهكذا فإن وزارة الخارجية البريطانية مؤيدة برئيس وزرائها (جلادستون) كانت ما تزال غير راغبة فى التحرك لمسألة شراء قناة السويس(٩٧).

وقد نتساءل عن السر فى إحجام حكومة الأحرار البريطانية انتهاز هذه الفرصة رغم التقارير العديدة التى أوضحت مركز الشركة وأهمية القناة لبريطانيا وخطورة وقوعها فى أيد أخرى... إلخ. ربما تكون حكومة جلادستون مترددة لأسباب عدة منها الأحداث الخطيرة التى تدور فى أوروبا، وهزيمة فرنسا على يد بروسيا وتغيير موازين القوى نتيجة لهذا الصراع (كما ذكرت من قبل). هذا بالإضافة إلى قيام روسيا بإلغاء حياد البحر الأسود وقد خلق حالة خطيرة بالنسبة لحكومة إنجلترا(٩٨).

وأن قيام إنجلترا بشراء قناة السويس فى تلك الظروف الدولية المتغيرة فيه مجازفة من ناحية، ومن ناحية أخرى فإن فرنسا بعد هزيمتها أصبحت لا تشكل خطرًا على قناة السويس. وإذا كان لابد من استبدال الشركة الفرنسية فإن أسلم حل بالنسبة لسياسة إنجلترا هو شيء شبيه باللجنة الأوروبية لنهر الدانوب حيث إن لبريطانيا هناك مركزا متفوقًا، فلا مانع إذن من قيام نوع من هذا القبيل.

وحول مسألة بيع شركة قناة السويس يذكر أحد المؤرخين «هالبرج» أنه كان من الممكن قيام شركة بريطانية فى الفترة ما بين ١٨٧٠ - ١٨٧٢ بشراء شركة قناة السويس بدلا من أن تصبح تحت «إدارة دولية».

فقد حدث أن اتفق كل من «دوق سوزلاند» «Duke of Sutherland» والسيد/ بندر Pender (وهما من كبار رجال المال الإنجليز) على شراء شركة قناة السويس ولكن بسبب موقف حكومة الأحرار أثبطت عزيمتهما فلم يكتب النجاح للمشروع(٩٩).

كما يذكر مؤرخ آخر «نوتوفتش» أن مجموعة من الرأسماليين الإنجليز قد فكرت فى شراء شركة قناة السويس، فأرسلت فى ربيع عام ١٨٧١ وفدًا إلى مصر للتفاوض مع دى لسبس، وعرضوا عليه اقتراحهم بشراء شركة قناة السويس ولكنه رفض الدخول معهم فى مفاوضات بهذا الشأن(١٠٠).

كما انتقد أحد الكتاب - كرابيتيه - جلادستون لأنه أخطأ خلال فترة حكمه (١٨٦٨ - ١٨٧٤) فى فهم أهمية قناة السويس لإنجلترا(١٠١).

وتغير الوضع فى عام ١٨٧٤ بمجيء حكومة المحافظين بزعامة دزريلى فقد عادت وزارة التجارة البريطانية تبدى رغبتها فى قيام «إدارة دولية للقناة»(١٠٢) مؤكدة : «أن التعقيدات والمشاكل لن تنتهى طالما

هذا الممر الملاحى الدولى فى يد شركة خاصة»(١٠٣) كذلك أعلن لورد دربى - وزير خارجية بريطانيا - فى مجلس اللوردات، تأييده لمسألة وضع قناة السويس تحت إدارة لجنة دولية(١٠٤). كذلك يقال إن دزريلى خوَّل البارون «روتشيلد» أن يلمح وبصفة سرية «to intimate confidintially» لدى لسبس بأن الجو فى إنجلترا أصبح مهيأ لفكرة شراء القناة. فلقد زار دى لسبس اللورد ليونز فى ١١ يوليو ١٨٧٤ وذكر له أن شخصيتين بريطانيتين قد تحدثتا معه فى مسألة بيع قناة السويس، وعندما سئل دى لسبس عن الرقم التقديرى لقيمة القناة المالية ذكر له مبلغ (٤٠ مليون جنيه) وهو مبلغ أثار فزع روتشيلد، وعلق على ذلك بأن شركة القناة ليس لديها النية فى البيع واستبعدت الفكرة(١٠٥).

الهوامش

(١) لم تحظ مسألة بيع شركة قناة السويس بالدراسة الكافية، ومن ثم فإن المصادر التى يمكن للباحث أن يعثر عليها لا تتوفر إلا فى المراسلات الدبلوماسية المنشورة فى مضابط البرلمان البريطانى والتى اعتمدت عليها فى هذا الفصل :

Parliamentary Papers, Egypt. No. 2 (1876).

(2) Charles - Roux., Op. Cit. T. 2. p.2.

(3) Ibid.

(ولم يصل الرقم الذى توقعه دى لسبس لحمولة القناة وهو ٦ ملايين طن إلا عام ١٨٨٣).

(4) Kinross (Lord), Between two seas. P. Ci. P. 257.

(5) B. D. No. 163, 2 .7.1876. p. 3.

(6) B. D. No. 448, 2. Janv. 1884, P. 632.

وراجع أيضا: طلعت حرب، قناة السويس ص ٨٩.

(7) B. D. No. 163. 2 Juill 1876. p. 3.

بلغ عدد السفن العابرة للقناة هذا العام (١٨٧١) ٧٦٥ سفينة إجمالى حمولاتها ١,٤٢٠,٢٠٠ طن

(8) Wilson, Op. Cit. P. 45..

(9) Hallberg, Op. Cit. Foontote. P. 219.

(10) J. Charles - Roux, Op. Cit. T. 2, p. 4, CF.

Duff, 100 Years of the Suez Canal, London 1969. p. 111

(١١) راجع الشناوى ـ قناة السويس والتيارات السياسية ص ١٦٤ ـ ص ١٧٢.

(١٢) راجع نص الاتفاق فى كتاب: عبدالعزيز الشناوى وجلال يحيى . وثائق ونصوص التاريخ الحديث والمعاصر ص ٥٩٧ . ٦١٧.

(١٣) عبدالرحمن الرافعى، عصر إسماعيل جـ ٢ ص ١٠١، عبدالعزيز الشناوى وثائق ونصوص التاريخ الحديث والمعاصر ص ٦٣٧ . ٦٤٠.

(14) Hallberg, Op. Cit. p. 218.

وراجع أيضا: مصطفى الحفناوى . قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة جـ ٤ ص ٤٦٣ . ٤٦٤.

(15) Voisin, Op. Cit, T, 2. PP. 1 - 2, Hellberg, P, 218.

(16) Ibid.

(17) Hallberg. Op. Cit P. 219.

(18) Vision, Op. Cit. P. 3, Cf. Hallberg. P. 219.

(19) Charles - Roux. Op. Cit. T. 2, P 5. Hallberg P. 219.

(20) Voisin, Op. Cit. P. 10, Cf, Charles Roux, Op. Cit, P. 5.

(21) Hallberg. Op. Cit P. 220.

(22) Charles - Röux, Op. Cit. T. 2. pp 5 - 6.

(23) Courau, Robert, Ferdinand De Lesseps. Paris. 1932. PP. 114 - 115.

(24) Voisin, Op. Cit, P. 13, Cf, Hallberg, P. 219.

(25)Kinross (Lord), Op. Cit, P. 257.

(26) Courau, R., Op. Cit. P. 114, Cf. Duff, Op. Cit. P. 111.

(27) Bulletin Décadaire No, 14, 12, Mai. 1872.

(28) Wilson, Op Cit. P. 45, Cf. Duff, Op. Cit. 113.

(29) Fitzgerald, Percy, The Great Canal at Suez Vol, 2.p. 139.

(30) Wilson, Op. Cit. P. 45.

(٣١) فوزان بك كان يشغل وظيفة مدير الأشغال بشركة قناة السويس، وله مؤلف عن قناة السويس بالفرنسية من ٦ مجلدات.

Voisin Bey, Le Canal de Suez. Tome. 2, Paris 1902 P. 4.

(٣٢) توقفت جريدة قناة السويس عن الصدور منذ ١٥ سبتمبر ١٨٧٠ إلى ١٨٧١ ثم أعيد تجديد اتصالها بالخارج بسبب الحرب الفرنسية الألمانية. وعادت للظهور

من جديد فى عام ١٨٧٢ باسم «جريدة قناة السويس» ثلث شهرية: Bullétin Décadaire

(33) Voisin, T. ii Op. Cit. P. 4.

(34) Bulletin Décadaire No. 1., 1.1.1872. Cf. De Lesseps to Lyons 5.10.1871. Parl. Pap (1875) No. 27.

(35) Voisin, T. ii Op. Cit. P. 5.

(36) Colonel Stanton to Earl Of Granville, Cairo 30. 12. 1870. Par. P. Egypt No. 2 (1876). No. 1.

(37) Hammond to the secretary to the Admirality, Par. P. Op. Cit. No. 2, 9. 1. 1871.

عمل (هاموند) وكيلا لوزارة الخارجية البريطانية . وتدرج فى مناصب الوزارة وعمل مديرا للقسم الشرقى بوزارة الخارجية (١٨٠٢ ـ ١٨٩٠) انظر:

D. N, B. P. 1125.

(38) Granville To Stanton, F. O., 19. 1. 1871. Parl P. Op. Cit. No. 4.

(39) Farrer to Hamuond, Boatd of Trade 26. 1. 1871. Par. P. Op. Cit. No 6

(40) Ibid.

(41) Ibid.

(42) Ibid.

(٤٣) راجع مشكلة رسوم المرور.

(44) Farrer to Hammond, Board Of Trade, 26. 1. 1871. Parl P. Op. Cit. No. 6.

(45) Viscount Enfield (بوزارة الخارجية) to Stanton., F. O., 27. 1. 1871. Parl. p. Op. Cit. No. 7.

(46) Hammond to the Secretary to the Admirality, F. O., 8. 2. 1871, No. 8.

(٤٧) وذلك خلال ثورة المسير، السابق الإشارة إليها فى الفصل الثالث.

(٤٨) السفينة التى غاطسها أقل من ٣ أمتار تدفع ٥ فرنكات عن كل ديسمتر غاطس
السفينة التى غاطسها من ٣ أمتار إلى ٤,٥ متر تدفع ١٠ فرنكات عن كل ديسمتر غاطس.
السفينة التى غاطسها من ٤,٥ متر إلى ٦ أمتار تدفع ١٥ فرنكًا عن كل ديسمتر غاطس.
السفينة التى غاطسها من ٦ أمتار إلى ٧,٥ متر تدفع ٢٩ فرنكًا عن كل ديسمتر غاطس. راجع:

Stanton to ~Granville, Cairo, 9, 3. 1871, Parl. p. Op. Cit. No. 9.

(٤٩) رسوم تدفع نظير قيام قاطرات شركة قناة السويس بمساعدة السفن فى الميناء أو فى داخل القناة.

(50) Stanton to Granville, Cairo. 9. 3. 1871 Parl, p. Op. Cit. No. 9.

(51) Granville to Board of Trade, F. O., 21. 3. 1871.
Parl P. Op. Cit. No. 10.

(52) Ctanton to Granville, Cairo. 15. 3. 1871.
Parl. P. Op. Cit No. 11.

(53) Farrer to Hammond., Board Of Trade, 29. 3. 1871. Parl.. P. Op. Cit. No. 12.

(٥٤) دانيل لانج العضو الإنجليزى فى قناة السويس وممثل الشركة فى لندن والذى كان التابع الأمين لدى لسبس ولازمه إبان وجوده فى لندن عام ١٨٥٧ للدعاية لمشروعه، وكان لانج يقوم بدور المترجم لكل خطب دى لسبس وهو الذى أنقذه من الاعتداء عليه فى إحدى جلسات الجمعية العمومية للمساهمين، كما سبق ذكره. راجع:

(Kinross (Lord), Op. Cit. P. 261.

(55) Kinross (Lord), Op. Cit. P. 261.

(56) Daniel Lang to Granville, London 3. 4. 1871. Parl. P. Op. Cit. No. 13.

(57) Daniel Lang to Granville, London. 3, 4, 1871Parl. p. Op. Cit No. 13.

(58)Ibid.

(59) Ibid.

(60) Viscount Enfield to Daniel Lang. F. O. 2. 4. 1871 Parl. P. Op. Cit. No. 15.

(٦١) يقصد الحرب مع بروسيا وحصار باريس.

(62) Daniel Lang to Granville, London 18.4. 1871. Parl. P, Op. Cit. No. 16.

(63) Ibid.

(64) Granville to Daniel Lang, Lon 4. 5. 1871. Parl. P. Op. Cit., No 20.
وكانت وزارة الخارجية قد أخذت رأى وزارة البحرية فى رسالة دانيل لانج. واتفقت البحرية فى الرد المقترح المرسل للانج، راجع الرسالتين رقمى: ١٨ المؤرخة فى ٢/ ٥/ ١٨٧١ و ١٩ المؤرخة فى ٣/ ٥/ ١٨٧١ من الوثائق (Parl. P.).

(65) Daniel Lang, to Granville, Lond. 19. 6. 1871. Parl. P. Egypt 1876 No. 21.

(66) Lang to Granville, Lond. 21. 6. 1871. Parl. P. Egypt 1876 No 22.

(67) Ibid.

(68) Ibid. Inclosure in No, 22.

(69) Hammond to Lang, F. O. 28. 6. 1871, Parl. P. Op. Cit. No. 23.

(٧٠) أحد أعضاء القنصلية البريطانية فى مصر.

(71) Lionel Moore to Granville, Cairo. 15. 10. 1871, Parl. P. Op. Cit, No. 24.

(72) Ismail to Grand Vizier, Cairo. 14. 10. 1871, Parl. P. Op. Cit No. 32.

(73) Henery Elliot to Granville, Therapia 28. 10. 1871. Parl. P. Egypt (1876) No. 25.

(74) Project Note, inclosure 1 No. 26. 8. 10. 1871. Parl. p. Op. Cit.

(75) Ismail to De Lesseps, Cairo 26. 10. 1871.
Incloeure Desp. No. 26 From Elliot to Granville.

(76) Lord Lyons to Granville, Paris 15. 12. 1871, Parl. P. No. 27.

(77) Ibid. Incolosure I in No. 27.

(وهى رسالة دى لسبس إلى لونز المؤرخة فى ٧/ ١١/ ١٨٧١).

(78) Daniel Lang to Granville, Lond. 29. 12, 1871, Parl. P. Op. Cit.No. 28.

(79) Hammond to Lang, F. O. 3. 1. 1871, Parl. P. Op. Cit. No. 29.

(80) Kinross (Lord), Op. Cit P. 262.

(81) " Le Fait Que Sir Daniel Lang était Le Seul anglais Qui eut Un role important dons L'entreprise du Canal de Suez.." Voir. B. D. No. 152, 12 Mars. 1876, P. 1.

(82) Le Compagnie a révoqué un agent Sorti des limites de ses attributions. Ibid. P. 2.

(83) .. iil a abusé du nom de M. Ferdinand de Lesseps, en avançant des Faits inexacts. Ibid. B. D.

(84) Ibid.

(٨٥) خشيت الحكومة المصرية إبداء رأيها دون الرجوع للباب العالى.

(86) Farrer to Granville, Lond. 22. 1. 1872. Parl. P. Op. Cit. No, 31:

(87) Ibid.

(88) Ibid.

(89) Musurus Pasha to Granville, Lond. 22. 1. 1872. Par;. P. Op. Cit, No. 32, Cf. sever to Musurs, 10. 1. 1872. Parl. P. Inclosure in No. 32, Op. Cit.

(90) Turkey might Purchase the Shares acting as an home de Paille. Marlowe, the making of suez Canal. Op. Cit. P. 292.

نقلها مارلو عن وثائق الخارجية البريطانية لانج إلى جرانفيل ٢٩ ديسمبر ١٨٧١.

(91) Voisin Bey, Op. Cit. T. 2. P. 12, Cf. Kinross, Op. Cit. P. 257.

(92) B. D. No. 132, 2 Jul. 1876. P. 3.

(٩٣) بلغت الرسوم عام ١٨٧١. مبلغ ٧٢٢, ٩٩٣, ٨ فرنكا. المصدر السابق.

(94) Bull, Décadaire No. 12, 22 April 1872, P. 1.

(95) Ibid. No. 8, 18. 3. 1872.

وراجع مشكلة رسوم المرور ومؤتمر القسطنطينية الدولى.

(96) Kinross, Op. Cit. P. 260.

(97) Wilson, Op. Cit. P. 45.

(٩٨) راجع الفصل الثالث من الباب الأول.

(99) Hallberg, Op. Cit. P. 222.

(100) Notovitch, Nicolss, L'Europe et L'Egypte. Paris 1898. P. 131.

(101) Crabité. P. Op. Cit. P. 160.

(102) Hallberg, Op. Cit. P. 222.

(103) Ibid.

(104) Ibid. P. 233.

(١٠٥) ويذكر هالبرج أن الشخصيتين اللتين تحدث عنهما دى لسبس: واحد من عائلة روتشيلد بإنجلترا والآخر البارون «أميل دارلنجر» وهو بنوكى معروف فى باريس.

الفصل الثانى

الأزمة الثانية

مشكلة الحمولة ورسوم المرور بقناة السويس ومؤتمر الحمولة الدولى المنعقد بالآستانة (سنة ١٨٧٣)

. تعريف بمعنى كلمة الحمولة.

. تطور نظام الحمولة فى كل من انجلترا وفرنسا.

. تطور حمولة قناة السويس.

. الصراع السافر بين شركة قناة السويس والدولة البحرية:

- احتجاج الحكومات والشركات الملاحية على قرار الشركة.
- موقف كل من الحكومتين المصرية والتركية من الأزمة.
- موقف انجلترا وفرنسا من المشكلة.

. مؤتمر الحمولة الدولى المنعقد بالآستانة:

- التمهيد لعقد المؤتمر.
- جهود دى لسبس المضاد للتأثير على السلطان.
- قرارات المؤتمر ومشكلة تنفيذها.
- التهديد بالاحتلال العسكرى للقناة ثم إذعان دى لسبس.

تعتبر مشكلة تحديد حمولة السفن من أخطر الأزمات التى واجهت شركة قناة السويس. فالحمولة هى أساس تحصيل رسوم المرور بالقناة، وقد استمرت تلك الأزمة أكثر من أربع سنوات تأزمت فيها الأمور، وأدت إلى ثورة الشركات الملاحية مؤيدة من حكوماتها. وقامت الحكومة الإنجليزية بالضغط على الباب العالى لحسم المشكلة. وترتب على ذلك عقد مؤتمر دولى لتوحيد الحمولة بالقسطنطينية، حتى لايكون هناك مجال لتلاعب دى لسبس برسوم المرور. وبلغت الأزمة ذروتها عندما امتنع دى لسبس عن تنفيذ مقررات المؤتمر الدولى للحمولة، فتوجهت قوات عسكرية أرسلها الخديوى لاحتلال القناة. عندئذ فقط رضخ دى لسبس.

وقد شهدت هذه الفترة صراعًا عنيفًا بين الدبلوماسية البريطانية والفرنسية فى هذا المجال واشتركت فى هذا الصراع دول أخرى يعنيها أمر شركاتها الملاحية وسفنها. فمشكلة رسوم المرور فى القناة مهمة بالنسبة لربح وخسارة ملاك السفن، أما بالنسبة لدى لسبس فقد حاول الخروج من الأزمة المالية التى كانت تعانيها الشركة عن طريق احتساب

رسوم العبور بالقناة على أساس حمولة السفينة الكلية بدلاً من الحمولة الصافية.

وقبل دراسة هذه المشكلة من المهم تفسير بعض الاصطلاحات التى ستتردد كثيرًا فى هذا الموضوع. ذلك أن هذه المشكلة الفنية تحولت إلى مشكلة سياسية دولية.

تحتسب رسوم المرور فى قناة السويس على أساس حمولة السفينة، فالحمولة فى الحقيقة هى أساس تحديد الرسوم الملاحية وكافة الضرائب التى تخضع لها السفينة. والحمولة عملية حسابية لتحديد سعة السفينة إما بطريق الوزن، وذلك عن طريق معرفة إزاحة السفينة Ship's Displacement أو بالحجم عن طريق قياس فراغات السفينة الداخلية، بأخذ أبعادها بطريقة هندسية دقيقة. وإحتساب الرسوم على أساس الحمولة بالوزن غير منصف بالنسبة للشحنات الثقيلة. كما وأن فرض الرسوم على أساس الحجم لايمثل تمثيلا حقيقيًا سعة نقل السفينة بالوزن. والحمولة فى الحقيقة عنصر للمنافسة الدولية. فكل دولة تحدد حمولة سفنها كما يتراءى لها.

وقبل افتتاح قناة السويس للملاحة كانت هناك طرق عديدة لقياس حمولة السفن. وكان النظام الإنجليزى والنظام الفرنسى هما السائدين، واختلف كل منهما عن الآخر. ولكن معظم الدول البحرية أخذت بنظام الحمولة الإنجليزى لسهولته، وتطبيقه بطريقة عملية.

واستعملت فرنسا احتساب حمولة السفن بالحجم منذ زمن بعيد، وصدر قانون سنة ١٦٨١ بفرنسا يوضح طريقة تقدير حمولة السفن الفرنسية[1]. ثم عدل هذا القانون فى أول يناير ١٧٩٤، لأن طريقة

القياس بالنظام السابق يجعل السفن الفرنسية أكبر حمولة من السفن البريطانية والأمريكية[٢].

ونتيجة لشكوى ملاك السفن الفرنسية صدر قانون جديد فى ٢٨ نوفمبر ١٨٣٧[٣].

واستمرت قواعد قياس السفن فى فرنسا - طبقًا لمرسوم ١٨٣٧ - معمولا بها إلى أن طالب ملاك السفن الفرنسية إدخال القياس الإنجليزى المعروف باسم «نظام مورسوم» Moorsom لسهولته. وطبق فى فرنسا اعتبارًا من ٢٤ ديسمبر ١٨٧٢. واعتمد النظام الإنجليزى دون إجراء استنزالات الجهاز المحرك من الحمولة الكلية[٤].

أما فى انجلترا فإن أول قانون إنجليزى خاص بقياس حمولة السفن صدر عام ١٤٢٢ وطبق على السفن التى تعمل فى نقل الفحم فقط. ثم صدر قانون آخر عام ١٦٩٤، ولكنه لم يمكث طويلا. وفى عام ١٧٧٣ ظهر نظام جديد للحمولة عرف باسم: (Builders OLd Measurement) وظل مستعملا حتى عام ١٨٣٥ والكمية المتحصل عليها عن طريق هذا القياس حاولت تحديد طن السفينة بوحدة صناعية قدرها ٩٤ قدمًا مكعبًا[٥].

ولقد بدأ نظام الحمولة فى إنجلترا بطريقة الوزن وليس بالجحم، كما كان متبعًا فى فرنسا. فكانت حمولة السفينة تحتسب على أساس وزن الشحنة المنقولة محتسبًا بطريقة مباشرة ثم يعاد تقديرها بالاستعانة بقانون يحدد هذا الوزن بطريقة أسهل وهو ضرب الطول × العرض × الارتفاع. ولكن فى أواخر القرن الثامن عشر اختلت العلاقة بين الوزن والحجم، نتيجة لتطور تصميم بناء السفن وظهور استنزالات الحمولة الخاصة بالسفن التجارية[٦]. وكان لابد من الخيار بين التعامل بالحمولة بالحجم أو بالوزن. واستقر الرأى على اختيار حمولة الحجم،

فقد تبين أنها أكثر عدالة لتحصيل كافة الرسوم والضرائب بالإضافة إلى سهولة احتسابها. ففى عام ١٨٥٤ صدر فى انجلترا القانون التجارى البحرى، تعتمد حمولة السفن فيه على نظام قياس جديد يعرف باسم «نظام مورسوم»(٧). وبهذا النظام انتقلت انجلترا من نظام تقدير الحمولة بالوزن إلى نظام تقدير الحمولة بالحجم. ونظرًا لسهولة هذه الطريقة فى احتساب حمولة السفينة أخذت بها معظم الدول البحرية بالتدريج فى الفترة من ١٨٦٥ إلى ١٨٨٠. ولاحتساب الحمولة الصافية فى هذا النظام ـ بالنسبة للسفن الشراعية ـ كان يخصم نصف حجم الحمولة الكلية. أما بالنسبة للسفن البخارية، فكان يخصم ٢٥٪ من الحمولة الكلية الذى يمثل حجم الجهاز المحرك للسفينة. والناتج يمثل الحمولة الصافية للسفينة وهى أساس تحصيل الرسوم فى انجلترا(٨).

هذه دراسة سريعة لنظم الحمولة التى كان معمولا بها عند افتتاح قناة السويس للملاحة، أما حمولة قناة السويس، فلم تكن الشركة قد حددت لها نظام حمولة ولم يكن لمصر أو لتركيا نظام حمولة خاص بهما. وإذا نظرنا إلى عقد امتياز شركة قناة السويس الثانى (١٨٥٦) نجد المادة ١٧ منه والخاصة برسوم المرور فى القناة قد جاء فيها: تعويضًا للشركة عن نفقات البناء والصيانة والاستغلال التى تتكلفها بمقتضى هذا الفرمان نرخص لها ومن الآن وطيلة المدة التى تتمتع فيها بالامتياز وهى المدة المبينة فى الفقرتين الأولى والثانية فى أن تفرض وتتقاضى عن المرور فى القناة والمرافىء التابعة لها رسومًا للملاحة والإرشاد والقطر والسحب وفقًا لتعريفات لها أن تعدلها فى كل وقت مع مراعاة الشروط الصريحة الآتية:

١ ـ تحصل هذه الرسوم دون استثناء أو تمييز على جميع السفن بشروط مماثلة.

٢ - تنشر التعريفات قبل ثلاثة أشهر من العمل بها فى عواصم البلدان التى يعنيها الأمر وفى مرافئها التجارية الرئيسية.

٣ - لا يزيد رسم الملاحة الخاص على حد أقصى قدرة عشرة فرنكات عن كل «طن سعة» من حمولة السفن وعن كل فرد من المسافرين:

"Le Chiffre maximum de dix francs Par tonneau Capacité des navirs."(9)

هذا وقد شكل رئيس مجلس إدارة شركة قناة السويس فى ١٦ أكتوبر ١٨٦٨، أى قبل عام من افتتاح القناة، لجنة سميت باسم «لجنة الملاحة» مهمتها دراسة ظروف ومستقبل استغلال القناة. وتكونت تلك اللجنة من الضباط والمهندسين البحريين وأعضاء المؤتمر الاستشارى للأشغال والمهندسين ومقاولى شركة قناة السويس ومدير الملاحة والتحركات بالقناة وكان من أهداف هذه اللجنة إبداء رأيها بالنسبة لطريقة قياس الحمولة وتحديد مفهوم عبارة طن سعة Tonneau de Capacité المنوه عنها فى عقد الامتياز(١٠). ودرست اللجنة إمكانية إيجاد «طن نموذجى»: Tonneau Type يمكن اتخاذه أساسًا لاحتساب الرسوم لجميع السفن وكذلك العلاقة بين هذا الطن الذى سيقع عليه الاختيار والطن الرسمى الذي تستعمله الدول المختلفة. وقدمت اللجنة تقريرها المؤرخ فى ١٤ نوفمبر ١٨٦٨ للشركة جاء فيه: «تقرر اللجنة أن الحمولة الإنجليزية هى أحسن نظام للقياس يمكن اقتباسه ولكن تقرر بأنه من الصعب إيجاد علاقة بين الطن النموذجى والطن الذى تطبقه الدول الأخرى لأن طريقة القياس فى كل دولة تختلف عن الأخرى. وأن مسألة إيجاد نظام موحد للحمولة فى الوقت الحالى ليس من اختصاص هذه اللجنة وإنما يجب وضعه أمام لجنة دولية فى المستقبل. وأنه من رأى اللجنة أنه انتظارًا لأن

تتوصل هذه اللجنة الدولية لنظام عالمي موحد للحمولة يمكن اقتباسه فإن شركة قناة السويس يجب أن تعتمد على الحمولة الواردة بمستندات السفينة دون تمييز لجنسيتها كأساس لتحصيل رسوم العبور(١١).

وبناء على ذلك طبقت الشركة هذا النظام بعد افتتاح القناة على أساس ماتحمله السفينة من شهادات حمولة لتحصيل رسوم المرور، وكانت الشركة قد أصدرت في ١٧ أغسطس ١٨٦٩ قبل افتتاح القناة للملاحة بثلاثة أشهر لائحة الملاحة بها. وجاء بالمادة ١١ من هذه اللائحة تأكيد للمادة ١٧ من عقد الامتياز الخاص بالشركة: «تحتسب رسوم العبور على الحمولة الفعلية للسفن، وتحدد الحمولة وحتى صدور قرار جديد على أساس مستندات السفينة، وأن رسوم العبور من بحر لآخر هي عشرة فرنكات للطن، وعشرة فرنكات لكل راكب تدفع عند مدخل القناة، إما في بورسعيد أو في السويس»(١٢).

ثم صدرت لائحة جديدة للشركة في أول فبراير ١٨٧٠ - جاء بالمادة ١١ منها: «تحتسب رسوم المرور بالنسبة للسفن التجارية على أساس الحمولة الصافية للسفينة»(١٣).ولكن بعد مرور عام على الافتتاح رأت إدارة الشركة ضرورة عمل دراسة جديدة لمسألة قواعد احتساب رسوم العبور. وقد ترتب على هذه الدراسة مجموعة من المعلومات مفادها أن الحمولة الرسمية الواردة بمستندات السفينة والتي اتخذتها الشركة كأساس لتحصيل رسوم المرور من قبل، اتضح أنها أقل من السعة الحقيقية لحمولة السفينة. وبذلك تتحمل الشركة مخاطر يجب عليها تفاديها. ذلك أن الحمولة الأهلية تختلف في كل دولة عن الأخرى لدرجة أن بعض السفن المتشابهة تمتاز عن الأخرى في الرسوم(١٤).

ومن الأسباب الرئيسية - كما ذكرت في الفصل السابق - التي دعت للاهتمام بموضوع حمولة السفن، محاولة الشركة الخروج من أزمتها

المالية التي هددتها، فى محاولة منها لرفع رسوم المرور حتى تزيد الإيرادات على المصروفات.

وكانت الحكومة الفرنسية قد تولت القيام بجهود واتصالات دبلوماسية لايجاد نظام موحد لحمولة السفن ويتضح ذلك من الخطاب الموجه من وزير خارجية فرنسا فى ١٩ أكتوبر ١٨٦٩ إلى رئيس مجلس إدارة شركة قناة السويس يخبره فيه باهتمام إمبراطور فرنسا بوجود نظام موحد للقياس يعتمد على النظام الإنجليزى وتقتبسه الدول الأخرى وأن الوزارة مهتمة جدًا بهذه المسألة مع السلطات المختصة وسلطات لجنة نهر الدانوب الأوروبية، وأنها سترسل تقريرًا بذلك إلى حكومة جلالة الملكة للاتفاق سويًا على إعداد نظام دولى لتحديد حمولة السفن، ليمكن لجميع الدول قبول هذا النظام. إلا أن هذه المساعى لم تؤد لنتيجة محددة. وأضاف الوزير: «بأنه مع ذلك سيواصل الجهود بهذا الشأن وافتتاح قناة السويس للملاحة - سيعجل بطبيعة الحال - بالحل الذى يهم التجارة البحرية للعالم كله»(١٥).

ويرى «ولسون» - وهو كاتب انجليزى متعصب - أن طلب شركة قناة السويس من الحكومة الفرنسية التفاوض مع الدول الأخرى حول إيجاد نظام عالمى موحد للحمولة هو خطوة زائفة؛ فقد كان على دى لسبس أن يخاطب السلطان(١٦).

هذا وقد ظهر للشركة مشكلة تحديد عبارة «طن سعة» الواردة بعقد الامتياز، فقد رأى محامى الشركة "Maitre Allou" أن تقبل الشركة وبصفة مؤقتة الرسوم فى انتظار توصل الدول لنظام حمولة دولى(١٧).

هذا وقد أثارت كلمة «طن سعة» الواردة فى عقد الامتياز - كما سنرى بعد ذلك - مشاكل فنية وسياسية خطيرة، بالنسبة لطريقة تفسيرها، من جانب كافة الأطراف المعنية. فقد حاول كل جانب تفسيرها لمصلحته.

ويذكر دى لسبس قصة إدراج هذه الكلمة فى عقد الامتياز فيذكر أن قنصل هولندا العام بالإسكندرية Ruyssenacis[١٨]؛ كان مكلفًا من قبل الخديوى لضبط النص الفرنسى لعقد الامتياز مع دى لسبس وكذلك بمطابقة موجل بك Mougel Bey[١٩].

ويذكر دى لسبس أن رويسنير قد استبدل كلمة «طن» التى وردت فى العقد المبدئى بكلمة «طن سعة» وقد فسرها رويسنير عند تعديله لها بقوله: «هذا التعبير يبدو لى السعة الحقيقية للسفينة، وهى الحمولة الإجمالية التى يمكن وضعها فى السفينة. وهذا هو فهمى لمعنى هذا الاصطلاح، وقد قبلت هذا التفسير وقد تم ضبطه بمعرفة محمد سعيد»[٢٠].

هذا وكانت شركة قناة السويس قد كلفت إدارة الشئون القانونية بها فى أواخر ديسمبر ١٨٧٠ بكتابة تقرير عن هذا الموضوع، إلا أن نشوب الحرب الفرنسية - الألمانية وحصار باريس جعلا الاتصال بالخارج منعدمًا[٢١]. فلم تحصل على المعلومات المفيدة وتأخر بذلك عمل الشئون القانونية بالشركة. ويعلل الكتاب الفرنسيون بأن تلك الحرب كانت سببًا فى توقف المفاوضات الدبلوماسية لإتمام أخذ موافقة الحكومات المختلفة على قيام مؤتمر عالمى للحموله. ورأت الشركة أنه من اختصاصها اتخاذ القرار بنفسها بعد أن انتظرت بدون جدوى موافقة دولية عليه[٢٢].

ثم شكلت إدارة شركة القناة فى ١٢ أغسطس ١٨٧١ لجنة جديدة عرفت باسم «لجنة التحقق»: (Commission d' enquéte) مكلفة بدراسة موضوع الحمولة ومعرفة ما إذا كان من المفيد عدم تغيير النظام المؤقت لتحصيل رسوم المرور، وما إذا كان من الممكن الاعتماد على مستندات السفينة. وتكونت تلك اللجنة من الضباط والمهندسين البحريين ومن

المفتشين، وثلاثة من كبار موظفى وزارة الخارجية والتجارة المالية (إدارة الجمارك)[٢٣]. وكان دى لسبس يزود الغرف التجارية للدول المهتمة بالقناة بالعناصر الكاملة لهذه الدراسة ويطلب رأيها. فقد أرسل دى لسبس فى ٢٣ أغسطس ١٨٧١ ـ لهذه الغرف ـ يخبرها بأن نظام تطبيق رسوم المرور فى القناة منذ افتتاحها هو نظام مؤقت يقوم على أساس الالتزام بنصوص عقد الامتياز الممنوح للشركة تجنبًا للتفرقة بين سفن الدول المختلفة. وكما ذكرت، لم تنتظر شركة قناة السويس نتيجة المفاوضات التى قامت بها الحكومة الفرنسية مع الدول الأخرى للتوصل إلى نظام عالمى موحد للحمولة فقامت الشركة بتحصيل الرسوم على أساس مستندات السفينة[٢٤]. إلا أنه ظهرت مشكلة تفسير كلمة «طن سعة» فقد اتضح للشئون القانونية بالشركة وكذلك «للجنة التحقق» أنه باتخاذ نظام «مورسوم» فى الحموله وهو ماتطبقه معظم السفن فإن «سعه السفينة». المذكورة فى عقد الامتياز تنخفض بنسبة ٥٠٪ تقريبًا[٢٥].

وفى يناير ١٨٧٢ قدمت لجنة التحقق تقريرها بعد الاطلاع على التقرير المقدم من الشئون القانونية، فذكرت أن الحمولة الكلية والصافية الواردة على مستندات السفينة لاتمثل الحقيقة. فالسفينة الإنجليزية وهى عميل مهم للقناة يجب زيادة حمولتها إلى ٥٠٪ أو ٦٥٪ ولذا فإن اللجنة ترى أن يكون احتساب الحمولة كالآتى:

«تزداد الحمولة الكلية للسفينة بنسبة ٣٠٪، أما السفن الفرنسية فتزداد حمولتها الكلية بنسبة ٤٠٪ ثم يخصم من الحمولة الكلية الجديدة ٢٥٪ وهى نسبة تمثل حجم غرفة الآلات المسيرة للسفينة، والناتج يعطى الحمولة الصافية التى تتخذ أساسًا لتحصيل رسوم المرور»[٢٦] ولكن المؤتمر يجد أنه من المستحسن اتخاذ طريقة أسهل فى

تقدير الحمولة وهى اتخاذ الحمولة الكلية مباشرة كأساس لتحصيل رسوم العبور بدلا من الطريقة السابقة، على أساس أن الحمولة الكلية تمثل التعبير الحقيقى(٢٧).

وعلى هذا فقد قرر مجلس إدارة شركة القناة فى جلسته العمومية التى عقدها فى يوم ٤ مارس ١٨٧٢ أنه:

«بناء على المادة ١٧ من عقد الامتياز والتى تنص على نشر التعريفة الجديدة بثلاثة أشهر على الأقل مقدما قبل تطبيقها اعتبارا من ١/ ١٨٧٢/٧ تقرر الآتى:

١ ـ ستحصل الشركة العالمية البحرية لقناة السويس وذلك اعتبارا من أول يوليو ١٨٧٢ رسوم المرور بمقدار عشرة فرنكات عن كل طن على السعه الحقيقية: Sur la Capacité reélle.

٢ ـ الحمولة الكلية الواردة على مستندات السفينة والمقاسة وفق قواعد القياس الإنجليزية تستخدم كأساس لتحصيل الرسوم.

٣ ـ السفن التى لم يرد بها الحمولة المذكورة أعلاه فسوف تحسب حمولتها على أساس متوسط الجدول الحديث للجنة الدانوب الدولية.

٤ ـ السفن التى لاتحمل شهادات حمولة، أو تحمل شهادات حمولة غير كاملة البيانات، سوف يتم قياس حمولتها بمعرفة مندوبى الشركة حسب قواعد قياس الحمولة البريطانية للسفن المحملة.

٥ ـ كل الفراغات المغطاة والمستخدمة للإقامة أو لحفظ البضائع والتى لم تتضمنها المستندات الرسمية للسفينة سيصير قياسها بمعرفة مندوبى الشركة طبقًا للقواعد البريطانية وإجمالى الحمولة الناتج سيتخذ بالتالى أساسًا للرسوم.

٦ ـ تعامل السفن الحكومية بالنسبة لرسوم المرور نفس معاملة السفن التجارية(٢٨).

هذا وقد تم عرض هذه القرارات على الجمعية العمومية لحملة أسهم القناة يوم ١٢ مارس ١٨٧٢ . وتم نشره بصحيفة قناة السويس فى عددها رقم ٨ مكرر بتاريخ ١٧ مارس ١٨٧٢، وفى نفس الوقت قامت الشركة بإخطار جميع حكومات الدول البحرية بهذا القرار(٢٩).

وفى أول أبريل ١٨٧٢ ردت وزارة خارجية فرنسا بموافقتها على قرار الشركة(٣٠).

وأخطرت وزارة التجارة البريطانية أيضًا دى لسبس فى ١٨أبريل ١٨٧٢، بهذا القرار الذى اتخذته الشركة باحتساب رسوم المرور على أساس الحمولة الكلية السفينة حسب نظام القياس الإنجليزى. وأرفقت مع خطابها صورة من شهادة حمولة إنجليزية مؤشرا عليها بعلامة واضحة الحمولة التى يحتسب على أساسها الرسوم. وهكذا وافقت حكومتها إنجلترا وفرنسا على نظام الحمولة الجديد الذى أعلنته الشركة. وكذلك لم تعترض عليه دولة من الدول البحرية(٣١).

وفى ختام هذه القرارات أشارت الشركة، بأنها وهى تتخذ نظام القياس المشار إليه تحتفظ لنفسها بحق استخدام أى نظام حمولة جديد يكون أكثر دقة فى القياس يمكن ظهوره فى المستقبل(٣٢).

ويعلق كاتب إنجليزي «فتزجيرالد» على ملاحظة الشركة الأخيرة، بأنها كانت ذات طابع مخادع جدا . ففى الوقت الذى اشارت فيه باتخاذ الحمولة الكلية كاساس لتحصيل الرسوم، طمست ولم تشر كلية إلى أن النظام الإنجليزى نظام زائف(٣٣).

هذا ويرى الباحث أن الشركة قد تغافلت الرجوع لكل من الخديوى والسلطان، أصحاب الحق الشرعيين، فى موضوع هام وخطير كهذا لأخذ موافقتيهما عليه. وهذه مخالفة خطيرة واستهتار من دى لسبس - كعادته - بحقوق الخديو والسلطان.

ومن العجيب الا تفطن وزارة التجارة البريطانية لمغزى هذه الزيادة فى الحمولة، وتسارع - كما رأينا بعد نشر قرار الشركة - بالتعبير عن سرورها لاتخاذ الحمولة البريطانية كأساس لرسوم المرور بالقناة، وربما تأثرت فى هذا بدافع النزعة الوطنية، باتخاذ شركة عالمية كقناة السويس، لنظام الحمولة البريطانى كنموذج لرسوم المرور بالقناة، وأن النظام البريطانى هو الصحيح.

وظلت إنجلترا وفرنسا غير مدركتين لمغزى هذه الزيادة للحمولة لفترة من الوقت(٣٤). ذلك أن الشركة قد فسرت النص لصالحها. فهناك فارق كبير بين الحمولة الكلية والحمولة الصافية للسفينة. ومعنى ذلك زيادة فى رسوم المرور التى تحصل من السفينة على أساس الحمولة الكلية بنسبة تتراوح بين ٣٠ إلى ٥٠٪.

ولم تمض شهور قليلة حتى تنبهت بعض الحكومات والشركات الملاحية لخطورة الخطوة التى أعلنتها الشركة باحتساب الحمولة الكلية للسفينة العابرة للقناة كأساس لتحصيل الرسم بدلا من الحمولة الصافية السابق اتخاذها. عندئذ تعارضت المصالح وبدأ الصراع يتخذ أشكالاً مختلفة بين أطراف عديدة. فيعلق البعض على هذا التصرف مهاجمًا موقف الشركة التى وجدت نفسها تملك مشروع استغلال لايمكن أن يتعرض لتهديد المنافسة. وكان من الطبيعى ككل المحتكرين أن يبحثوا عن ربح لمشروعهم خاصة وأنهم ظلوا لمدة ثلاثة أعوام منذ الافتتاح ولم

يحصلوا على ربح. وظل ملاك المشروع يواصلون عملهم من أجل المصلحة العامة بدون مكافأة. وبدا هذا الموقف صعبًا ولا أحد قد يعترض لأى زيادة فى رسوم المرور قد تنتج ربحا معقولا لهؤلاء الذين كافحوا طويلا بنجاح لتكملة المشروع(٣٥). وشركة قناة السويس، التى خدعتها آمال زيادة حصيلة دخل القناة تصورت أنها تستطيع معاملة عملائها كما يحلو لها، ونست بنود عقد الامتياز التى أوردت أن المجرى الملاحى قصد به خير الإنسانية ومن أجلها عامة. هذا النص يجب الالتزام به جيدا (٣٦). أما وجهة نظر شركة القناة فهى أن هذا العمل فى نطاق حقوقها واقتناعها بضرورة المحافظة على مصالح المساهمين(٣٧).

وظهرت الاعتراضات رسميًا على قرار الشركة بعد فترة من نشره وإعلان الحكومات به عندما تنبهت لخطورة احتساب الرسوم على أساس الحمولة الكلية. ونشأ الصراع بين إنجلترا التى تمثل سفنها النسبة الأساسية فى القناة وبين دى لسبس الذى يمثل مصالح حملة الأسهم. جاءت تلك الزيادة فى الرسوم فى وقت بدأت معه أهمية القناة تزداد لدول البحر المتوسط حيث بدأت تنقل المنتجات الهندية مباشرة لموانيها وبسفنها وليس عن طريق لندن كوسيط(٣٨). فنجد الحكومة الإيطالية تسارع فتبعث باحتجاجها على نظام الرسوم الجديد إلى كل من القسطنطينية وللخديوى فى ١٨ يونيه ١٨٧٢(٣٩).

كذلك قبل أسابيع قليلة من تنفيذ الرسوم الجديدة دقت الغرفة التجارية (لنيوكاسل) ناقوس الخطر وأرسلت شكوى إلى الحكومة الإنجليزية موضحة لها أن الزيادة فى الحمولة نتيجة لتطبيق النظام الجديد سترتفع إلى معدل يساوى ٥٥٪(٤٠).

إلا أن الشرارة الأولى فى الصراع مع شركة قناة السويس جاءت من جانب شركة «مساجيرى ماريتيم» الفرنسية Messageries Maritimes .

وهذه الشركة من كبريات شركات الملاحة الفرنسية - وكانت واحدة من سفنها تعبر القناة كل أسبوع، وقامت بتقدير تكاليف الزيادة المترتبة على الرسوم الجديدة لسفنها فوجدتها بمبلغ يتراوح بين ٢٠ إلى ٢٥ ألف جنيه فى العام(٤١) فرفعت دعوى قضائية ضد شركة قناة السويس أمام الدائرة التجارية بمحكمة باريس فى ١٣ يونيه. وفى يوم ٢٦ من نفس الشهر بدأت القضية أمام محكمة السين بباريس مستندة فى دعواها أنه يجب أخذ الحمولة الرسمية المدونة فى مستندات السفينة كأساس لرسوم المرور دون غيرها من الحمولات. وأيدت المحكمة التجارية الفرنسية فى بادئ الأمر دعوى الشركة الملاحية الفرنسية، إلا أن شركة قناة السويس استأنفت الدعوى أمام محكمة النقض الفرنسية. وجاء فى الأسباب التى اعتمدت عليها محكمتا الاستئناف والنقض بباريس إشارة صريحة على أن تقدير رسوم المرور ومعرفة حمولة السفن، إنما هما عمل من أعمال السيادة وكان يجب أن يُعَيَّنا فى عقود الالتزام، وجاء فى الحكم أن الشركة اضطرت إغفال النص فى عقد الامتياز لأن تعين هى قاعدة معرفة حمولة السفينة إلى أن تعين من الدولة صاحبة السيادة فى وضع طريقة تقدير حمولة السفن المارة بالقناة، وأنها لا تقيد بالحمولة الواردة بمستندات السفينة(٤٢).

ويعلق الدكتور الحفناوى - على هذا الحكم «بأنه أخطأ إذ أجاز للشركة، وهى من أشخاص القانون الخاص أن تباشر عملا من أعمال السيادة»(٤٣).

وعندما صدر الحكم الابتدائى لمصلحة شركة المساجيرى ماريتيم ضد شركة قناة السويس وخشيت أن يأتى الحكم الاستئنافى مؤيدا للحكم المذكور اضطر دى لسبس بأن يستغيث بوزارة الخارجية الفرنسية طالبًا منها التدخل لدى الباب العالى ليصدر هو اللائحة التى تعيد

طريقة جباية الرسوم بحيث تكون محققة لمصلحة شركة قناة السويس. ولما خسرت شركة «مساجيرى ماريتيم» القضية استئنافيًا اتصلت بشركات الملاحة الإنجليزية وحثتها للالتجاء لوزارة الخارجية البريطانية لتعالج المسألة بنفسها بما يكفل مصالح شركات الملاحة، وتمكينها من دفع الرسوم على أساس الحمولة التى تعينها السفن بمستنداتها(٤٤).

ولم يستمر نجاح دى لسبس كثيرًا فإن المشكلة سرعان ما انتقلت إلى الإطار الدبلوماسى ذلك أن شركات الملاحة رأت أن تحقق أهدافها بالطريق الدبلوماسى فلجأت كل شركة بالشكوى لوزارة خارجيتها للدفاع عن مصالحها أمام السلطان العثمانى، فقد قام ملاك السفن الإيطاليون والنمساويون بالشكوى لحكوماتهم(٤٥). وبذلك أصبحت القضية صراعًا بين شركة قناة السويس وشركات الملاحة وانتقلت إلى أيدى رجال السياسة.

ويدافع «شارل رو» عن موقف شركة «مساجيرى ماريتيم» الفرنسية وأيضًا عن موقف دى لسبس بقوله: «قد يعترض البعض على طبيعة هذا التحالف التلقائى وهذا يؤكد أن شركة «مساجيرى ماريتيم» هى التى قد أثارتها. وقد جر ذلك الدبلوماسية الأجنبية فى صراع مع شركة قناة السويس. وأن المؤرخين المحايدين ليرون أن هذا يرجع للمشاكل التجارية. فشركة المساجيرى دعمت مصالحها تمامًا مثل شركة قناة السويس وهى الأخرى تدافع عن مصالحها. وعلى الرغم من اختلاف المصالح، فإنه فى عام ١٨٩٦ أصبح رئيس مجلس إدارة شركة «مساجيرى ماريتيم» عضوا فى مجلس إدارة شركة قناة السويس»(٤٦).

وهنا يجدر بنا التوقف عند نقطتين قانونيتين هامتين وهما: أولا: مدى أحقية مصر فى البت فى مشكلة الحمولة ورسوم المرور، ثانيًا: مسألة الاحتكام إلى المحاكم الوطنية المصرية عندما تنشب منازعات خاصة بشركة قناة السويس. فرسوم المرور التى تحصلها شركة قناة

السويس من السفن إنما هى بترخيص من الحكومة المصرية وأساسها القانونى هو سيادة الدولة المصرية على إقليمها ومياهها. فهى لا تختلف من هذه الناحية عن الرسوم الجمركية التى تحصلها الدولة. ونص عقد الامتياز الأول (٣٠ نوفمبر ١٨٥٤) قد ورد ببنده السادس بخصوص رسوم المرور:

«توضع تعريفة رسوم المرور فى قناة السويس بالاتفاق بين الشركة ووالى مصر وتحصل هذه التعريفة بمعرفة عمال الشركة على أساس المساواة فى المعاملة لجميع الأجناس»(٤٧).

ولكن المشكلة ترجع إلى تقصير الحكومة المصرية لأنها لم تصدر منذ افتتاح القناة قانونًا يحدد كيفية تقدير حمولة السفن العابرة للقناة، وتضع بذلك قاعدة تكفل المساواة وتمنع الغبن الذى يصيب الدولة فى اقتضاء الرسوم. إلا أن الاضطرابات السياسية فى مصر فى فترة الافتتاح وقلة الدراية وقصر النظر، ووطأة النفوذ الأجنبى، كل ذلك كان من أسباب غفلة الحكومة المصرية عن هذا الواجب فتصدت الشركة لتتوسع فى استخدام ما للحكومة المصرية من حقوق السيادة. حتى لتوشك الشركة أن تكون دولة داخل دولة ومن العجيب أن الخديوى اسماعيل قد قام بزيارة رسمية للقسطنطينية فى ٢٥ يونيه ١٨٧٢ إبان مشكلة رسوم المرور، وكانت هذه المشكلة من بين المسائل التى ناقشها مع السلطان(٤٨) ومع ذلك لم يرد إلينا فى المراجع التى تحت أيدينا مايوضح موقفه من هذه الأزمة الخطيرة وربما يرجع عدم اهتمام اسماعيل بمشكلة رسوم المرور لعدة عوامل. بالإضافة للعوامل السابق ذكرها. منها انشغاله بمصالحه السلطان، بالإضافة إلى أن أسهم قناة السويس التى تملكها مصر كانت محرومة من الفوائد(٤٩). وعلى هذا تتخذ الموقف السلبى المذكور من المشكلة وتركها للباب العالى ليتصرف فيها.

هذا ويذكر فوازان بك أن ممثل الحكومة المصرية لدى شركة قناة السويس (حسب المادة ٩ من عقد الامتياز ١٨٥٦)(٥٠) لم يثر أى اعتراضات على قرار الشركة(٥١).

أما الجانب الثانى وهو مسألة الاحتكام للقضاء المصرى فى موضوع خطير وهو تحديد حمولة السفن وشرح ماتعنيه كلمة «طن سعة» الواردة بعقد الامتياز، إنما هو فى الواقع من صميم اختصاص القضاء المصرى وليس القضاء الفرنسى. فلقد جاء بالمادة ١٦ من اتفاقية ٢٢ فبراير ١٨٦٦: «إن الشركة العامة لقناة السويس البحرية شركة مصرية وأنها تخضع لقوانين البلاد وعرفها... تعرض المنازعات التى قد تنشأ بين الحكومة المصرية والشركة على المحاكم المحلية فتفصل فيها طبقًا لقوانين البلاد...»(٥٢).

وقد أرسل نوبار باشا إلى دى لسبس بأن الشركة مصرية بلا جدال؛ وعلى ذلك فإن جميع المنازعات والقضايا الخاصة بالشركة يجب عرضها على المحاكم المصرية. ذلك أن شركة قناة السويس باعتراف دى لسبس نفسه أمام الجمعية العمومية للمساهمين - إنما هى شركة مصرية - ويخطره بأن الخديوى يطالبه بالتخلى عن تفسيراته لعقد الامتياز وأن يلتزم بنصوص الاتفاقيات(٥٣).

وأيدت الحكومة البريطانية وجهة النظر المصرية بضرورة عرض القضايا على المحاكم المصرية، وتساءلت الحكومة البريطانية، هل تريد الشركة أن تعامل كشركة فرنسية وليست مصرية؟ فإنها عندئذ قد تصبح من أجل الرسوم فى أيدى الدول الأوروبية دون غيرها. بل إن القناة فى الواقع ستكف عن كونها مصرية أو تركية لتصبح فرنسية ولسنا هنا فى حاجة إلى أن نستنتج المشاكل التى قد تثار وتترتب على هذه المسألة(٥٤).

إلا أن دى لسبس وماله من نفوذ سياسى وعلاقاته بزعماء فرنسا واعتماده على نظام الامتيازات الأجنبية (Capitulation) فسر عقد الامتياز، بأن المقصود من المحاكم المصرية، هو المحكمة القنصلية فى مصر. وساندت حكومة الجمهورية الفرنسية ـ ممثلة فى وزير خارجيتها «ريموستات» Remustat ـ وجهة نظر دى لسبس(٥٥).

ويعلق (فيتزجيرالد) على موقف التناقض الذى وقفه دى لسبس عندما ثارت قضية الشركة الملاحية الفرنسية «مساجيرى ماريتيم»، فقد سافر دى لسبس للأستانة فى ٩ نوفمبر ١٨٧٢ وأخبر وزير خارجية تركيا قبل صدور الحكم فى القضية بأنه قد أخطر رئيس المحكمة التجارية فى السين بأنه غير مسئول عما يترتب عليه من اعتراض الباب العالى، نظرًا لعدم اختصاص محاكم باريس لهذه القضية. وأن الخديوى فى مصر أيد وجهة نظره. وأخبر دى لسبس الباب العالى أنه على استعداد لإمداده بتفاصيل النزاع مع شركة «المساجيرى» بخصوص رسوم المرور، وأنه سيلتزم بالقرار الذى يصدره الباب العالى(٥٦).

كما حاول دى لسبس أن يؤكد للباب العالى ضرورة إيجاد تعويض عادل لرأسمال حملة الأسهم الذى استثمر فى المشروع(٥٧).

وكانت حركة دى لسبس فى كل الاتجاهات، إبان تلك الأزمة الخطيرة التى واجهت الشركة، فنجده يسارع للاستانة كما رأينا وذلك للتأثير على الباب العالى فى قضية «المساجيرى ماريتيم» وواصل اتصالاته فى نفس الوقت بالحكومة الفرنسية فشرح لها وجهة نظر الشركة فى حمولة قناة السويس، وتفسيره لكلمة «طن سعة» بأنها تعنى سعة السفينة الحقيقية وليست الواردة فى مستنداتها حيث إنها تختلف من دولة لأخرى وقد تبنت وزارة الخارجية الفرنسية وجهة نظره وعرضتها على الباب العالى(٥٨). كذلك اتخذ دى لسبس موقفًا يتسم بالقوة والتحدى أمام

احتجاجات الحكومات وملاك السفن من مسألة الحمولة الجديدة. ويتضح ذلك من خطابه إلى «دانيل لانج» فى لندن بقوله: «حيث إننا المعنيون بالمسألة، فنستطيع الرد على هؤلاء غير المقتنعين بشروطنا؛ عليهم أن يستخدموا طريق السكك الحديدية المصرية، وإذا فضلوا الدوران حول رأس الرجاء الصالح بسفنهم كما كانوا يفعلون من قبل،

فعليهم القيام بذلك، وأن هؤلاء الذين لايريدون دفع الرسوم الجديدة مقدما قبل عبورهم القناة فلن يسمح لهم بالعبور»[٥٩].

ويرجع هذا الموقف الذى اتسم بالتحدى إلى اعتماد دى لسبس على نفوذ صديقه «بارثليمى سانت هيلير» (Barthélemy St. Hilaire)[٦٠] ـ والذى كان مرتبطًا مع دى لسبس فى مشروع قناة السويس ـ وعن طريقه حصل دى لسبس على مساندة «تيير» Thiers رئيس الجمهورية الفرنسية لممارسة الضغط على الباب العالى. وقد تطلب هذا أيضًا ضغطًا معاكسًا من جانب السفير البريطانى لمنع السلطان من إعطاء موافقته وتصديقه على نظام الرسوم الجديد[٦١].

أما بالنسبة لموقف الحكومة العثمانية، فقد احتج الباب العالى على نظام الحمولة الجديد الذى أعلنته الشركة بدون تصديق السلطان عليه. وأرسل وزير الخارجية التركى، لسفيره فى فرنسا، يخبره أن الحكومة التركية تنتظر مع الدول الأخرى مسألة ايجاد حمولة موحده (Une Unité de Tonuage) وبالتالى التوصل إلى قانون يرضى بقدر الإمكان متطلبات التجارة البحرية، وفى نفس الوقت احتياجات شركة القناة[٦٢].

وعندما لجأ دى لسبس إلى الباب العالى ليستعين به فى قضية المساجيرى ماريتيم ـ كما رأينا ـ أحست الحكومة العثمانية أنها سيدة الموقف وأن من حقها البت فى الموضوع. وأرسلت مذكرة بهذا الخصوص

لسفيرها فى باريس عن موضوع عرض المنازعات القضائية على المحاكم المصرية وكذلك التوصل إلى تفاهم مع الدول الأخرى على نظام موحد يتخذ أساسًا للرسوم(٦٣) وقد رأت الحكومة العثمانية أن تكون الرسوم على حمولة السفينة الكلية كما هى واردة بسجلات السفينة مع الأخذ فى الاعتبار الاستنزالات الخاصة بغرف الالآت المسيرة للسفينة وأماكن الفحم، كما هو موجود فى نظام الحمولة لنهر الدانوب وهو يمثل نسبة ٣٢٪ من الحمولة الكلية للسفينة البخارية ذات الرفاص ونسبة ٣٧٪ للسفن التى تسير بالدواليب الدافعة: (Paddles)(٦٤).

وفى مجال دفاع الحكومة الفرنسية عن شركة قناة السويس يذكر «هاركورت» وزير خارجية فرنسا، أن الحكومة البريطانية تدافع بطبيعة الحال عن مصالح الشركات الملاحية البريطانية، كما وأن الحكومة الفرنسية هى أيضًا مهتمة بمصالح حملة أسهم القناة، وترى أنه من غير المعقول أن يخسر المساهمون من مشروع يستفيد منه أصحاب السفن والتجارة. فالحكومة الفرنسية تربط بين مصالح المساهمين وملاك السفن، وتطلب من حكومة انجلترا ألا تمارس الضغط على الباب العالى بشكل يعرض وجود شركة قناة السويس للخطر(٦٥). وتفسر فرنسا وجهة نظرها فى مشكلة الحمولة أن ذلك نتيجة عدم وجود نظام للحمولة سواء فى مصر أو فى تركيا، ومن هنا نشأت المشكلة من تفسير عبارة «طن سعة» وهل تحتسب الحمولة بالوزن أى وزن الشحنة، أم بقياس الفراغات؟. وإن كان «تيير» . رئيس الجمهورية . يتفق تماما مع تفسير دى لسبس لهذه العبارة الواردة بعقد الامتياز(٦٦).

وكان الأتراك يخشون المساندة الفرنسية لدى لسبس. يتضح ذلك من شكوى «هنرى إليوت» سفير انجلترا بالأستانة من أن المراسلات البريطانية مع لورد ليونز فى باريس والتى أرسلت بصفة سرية إلى وزير

خارجية فرنسا سرعان ما كانت تنتقل وبسرعة إلى يد دى لسبس الذى أمضى معظم عام ۱۸۷۳ بالقسطنطينية محاولا التأثير على الباب العالى للحصول على موافقته على رسوم المرور الجديدة(٦٧).

رأت الحكومة البريطانية أن شركة قناة السويس قد رفعت رسوم المرور بدون وجه حق، وبالتالى أعطت الحكومة تعليمات لمواطنيها بدفع هذه الرسوم مع التحفظ، وأنه ويجب دراسة مسألة معدل رسوم المرور الواجب تحصيلها بعد تصديق الباب العالى عليها. كذلك نوه جرانفيل - وزير خارجية بريطانيا بأنه ليس من مصلحة أحد أن تفلس شركة قناة السويس(٦٨) ثم أرسل للقسطنطينية يوضح رغبة حكومة جلالة الملكة فى عرض الأمر على مؤتمر دولى وإبلاغ الدول البحرية بذلك وأن إنجلترا على استعداد للمساهمة فى المؤتمر المكون من الدول البحرية المهتمة بالمسألة للتوصل إلى اتفاق بشأن كيفية احتساب الحمولة(٦٩) لأنه ليس من حق الشركة تفسير نصوص عقد الامتياز على هواها ولايمكن الموافقة على رأى الشركة بخصوص تفسيرها لمعنى كلمة الطن، لأن تفسير كلمة الطن لمصلحة الشركة سيؤدى فى النهاية لمشاكل كثيرة، وأن الحكومة الإنجليزية ترى أن سعة السفينة إنما تعنى الوزن المحمول أو سعة الفراغ الذى يحتوى شحنة السفينة، والطن فى غياب نظام حمولة مصرى وتركى قد يعنى إما طناً إنجليزيًا أو فرنسيًا أو أى طن دولى آخر، وإذا كان على سبيل المثال طناً إنجليزيًا فأى طن يعنى؟ الطن الخاص بالحمولة الكلية أو الصافية أم المسجلة؟ وكذلك هناك مشكلة بالنسبة لسفن الركاب وناقلات الجنود وذلك لكبر حجم حمولاتها الكلية. وبطبيعة الحال لاتستطيع الحكومة البريطانية البت فى هذا الموضوع إلا بعد أخذ رأى الدول البحرية بهذا الشأن(٧٠). ولكن شركة قناة السويس تمسكت بوجهة نظرها فى نظام الحمولة الجديد

باحتساب رسوم المرور على الحمولة الكلية حسب الطريقة التى أعلنتها[٧١].

إن هذا الخلاف فى وجهات النظر حول رسوم المرور فى القناة أدى فى النهاية إلى عقد مؤتمر دولى لبحث هذا الموضوع. فالإجراء الذى اتخذته شركة قناة السويس، بتطبيق نظام جديد للحمولة اعتبارًا من أول يوليو ١٨٨٢، قد أثار كما رأينا، احتجاجات حادة فى العالم البحرى وتدخلت الحكومات لحماية ملاك السفن لدى السلطة التى منحت عقد الامتياز لتحديد المقصود بكلمة «طن سعة» وبذلك تحولت المشكلة الفنية إلى مشكلة سياسية، واندلع صراع النفوذ حول الباب العالى الذى عجز عن إيجاد حل للمشكلة. ولجأ السلطان إلى إعلان تصريحات ترضى الطرفين. وأخيرًا قرر إحالة الموضوع إلى لجنة دولية تعقد بالآستانة بعد أن بلغ الضغط الدبلوماسى من الطرفين - إنجلترا وفرنسا - مداه على الباب العالى.

ورغبت إنجلترا فى عقد المؤتمر المقترح فى لندن، على أن يبحث طريقة تعديل رسوم المرور وإنشاء نظام عالمى موحد للحمولة وطريقة فرض الرسوم مستقبلا لأن زيادة رسوم المرور من جانب الشركة إنما هو عمل غير قانونى. وطلبت الحكومة الإنجليزية من الباب العالى ممارسة سلطاته على الشركة لرد فرق الرسوم المحصلة من السفن البريطانية والتى دفعتها تحت الاحتجاج منذ يوليو ١٨٧٢، وكذلك فوائدها. وأرسلت الحكومة بهذه الآراء إلى ممثليها فى الدول البحرية[٧٢].

وهكذا تحت ضغط من بريطانيا دعا الباب العالى - فى يناير ١٨٧٣ - الدول المعنية للنظر فى أمر عقد مؤتمر دولى بالآستانة لمناقشة موضوع الحمولة. وبعث الحكومة العثمانية بمذكرتها لممثليها لدى الدول تعلن فيها أنه يجب التوصل إلى نظام عالمى موحد لقياس السفن وكذلك

التوصل إلى تحديد «للطن النموذجى» (Standard Tonn)(٧٣). ورحبت الدول بفكرة عقد المؤتمر وطلبت إنجلترا أن تكون القرارات النهائية للمؤتمر مقبولة بالإجماع من جانب كل الدول، بينما أعلن «الكونت ريموسات» وزير خارجية فرنسا بعض التحفظات وهى: «من الضرورى قبل عقد المؤتمر أن يقرر الباب العالى ما إذا كانت الرسوم فى قناة السويس تكون على أساس الحمولة المستعملة أم الحمولة الرسمية فقط. ذلك أن النزاع الذى نشب بين ملاك السفن والشركة نشأ أصلاً من تفسير عبارة «طن سعة » الواردة بفرمان الامتياز. وأن على الباب العالى تحديد معنى هذه الكلمة وإلا فإن اجتماع المؤتمر سيكون بغير هدف، وأن الحكومة الفرنسية لاتعارض فكرة عقد مؤتمر دولى بل إنها ستمد له كل عون فى مقدورها، وإن كانت ترى أنه من الصعب توصل الدول إلى نظام عالى موحد للحمولة يعطى نتائج حقيقية، وأن محاولة خفض رسوم المرور سيؤدى بالضرورة إلى زيادة فى الحمولة الرسمية»(٧٤).

من هذا يتضح أن الحكومة الفرنسية حاولت فصل موضوع تفسير كلمة طن عن موضوع توحيد الحمولة بين الدول.

وفى رسالة بعثها الصدر الأعظم للخديوى إسماعيل بخصوص هذه المشكلة بين فيها أنه قد ترتب على موقف الشركة إثارة دول كثيرة وقيام كل من طرفى النزاع بإعطاء تفسيرات للحكومة التركية لنصوص عقد الامتياز الذى صدق عليه الباب العالى. ونتيجة لذلك فإنه يقتضى إعطاء تفسير واضح لكلمة (طن سعة)، والتسوية فى المعاملة بين كافة السفن. إلا أن المشكلة أن الدول لم تتبع نظامًا موحدًا للحمولة، ولما كان نظام مورسوم الإنجليزى فى الحمولة أكثر وضوحًا، فقد رأى الباب العالى أن نظام الحمولة الصافية "Net tonnage" هو الذى يجب اتباعه.

ومن الضرورى عندئذ عقد مؤتمر دولى لتحديد السعة المستخدمة، وقد تعرض الباب العالى للضغط من جانب (إنجلترا وفرنسا) فالإنجليز يرغبون فى عودة الشركة للنظام القديم فى التعريفة إلى أن يقرر المؤتمر حل المشكلة، والفرنسيون يساندون دى لسبس. ولهذا تأتى هذه الشروح(٧٥).

وتتلخص وجهة نظر الحكومة العثمانية إزاء المشكلة فى أن شركة قناة السويس من حقها تحصيل الرسوم على أساس الحمولة الصافية للسفينة مقاسة على أساس نظام (مورسوم) وذلك إلى أن يتم اتخاذ نظام عالمى للحمولة فى المؤتمر المزمع عقده(٧٦).

أما الحكومة البريطانية فقد رأت أن تقوم فرنسا بالضغط على شركة قناة السويس لتنفيذ قرار الباب العالى - السابق ذكره - لحين صدور قرارات المؤتمر الدولى للحمولة المزمع عقده بالآستانة، إلا أن سفير فرنسا فى لندن - «دوق دى بروجلى» (Duc de Broglie) - رد بأن للحكومة الفرنسية تأثيرضعيف على شركة قناة السويس وأن رئيسها رجل نشيط متشدد الآراء (Strong Opinion) ولذا فمن الصعب أن يتخلى عن إيمانه بمسألة حقوق ومصلحة حملة الأسهم. وأضاف «بروجلى» أنه يجب التنويه بأن الشركة ليست شركة فرنسية، وأن الشكاوى والقرارات ضدها إنما هى من اختصاص المحاكم الأهلية المصرية، وأنه يعتقد بأن هذه هى القضية حاليًا ومستقبلا إلى أن يتم إصلاح النظام القضائى فى مصر، وأنه قد أوضح ذلك لشركة قناة السويس(٧٧) . يتضح من هذا محاولة الحكومة الفرنسية حصر الأزمة فى نطاق محلى، والعودة بالتسليم بحق مصر فى مناقشة الخلافات والمشاكل الخاصة بحق من حقوق السيادة مثل مسألة رسوم المرور. ذلك أن فرنسا كانت تعلم أن أى

مناقشة دولية لهذه المشكلة ستكون فيه خاسرة لما للنفوذ الإنجليزى على الآستانة وعلى الدول البحرية الأخرى. وهكذا نجدهم يلجئون للحق إذا كان ذلك يعمل لمصلحتهم.

لهذا تعبر الحكومة الفرنسية عن رأيها بأنه على شركة قناة السويس التصرف حاليًا على مسئوليتها وإذا تضرر أحد من ذلك فعليه أن يبحث عن التعويض لدى المحاكم المصرية(٧٨).

أما وجهة نظر جرانفيل، نتيجة مباحثاته مع المسئولين الفرنسيين، أنه لايتوقع كثيرًا من المؤتمر الدولى للحمولة طالما أن القوتين (إنجلترا وفرنسا) قد تعارضت وجهات نظرهما ومصالحهما تمام التعارض، وأن الإنجليز ناقشوا الموضوع بروح ليبرالية مع شركة قناة السويس، فقد أعلنت حكومة جلالة الملكة: «إنها لا تعارض فى إعادة النظر فى مسألة رسوم المرور من حيث مستواها وكميتها، وأن نظام «مورسوم» يجب تأيده كنظام للحمولة وحيد ومعقول. وفى حاله اتخاذ رسوم المرور على الحمولة الكلية بدون استنزالات، عندئذ يجب تخفيض رسم العشرة فرنكات بحيث لا تتأثر إيرادات الشركة وبشكل معقول يجعلها تواصل مهامها» تلك كانت تعليمات الحكومة البريطانية الموجهة إلى كل من الكولونيل ستوكس "stokes" وسير ب فرانسيس "Sir P. Francis" الممثلين البريطانيين فى المؤتمر الدولى المزمع عقده(٧٩).

وفى محاولة للتأثير على الباب العالى سافر دى لسبس كعادته للآستانة فى ١٧ يناير ١٨٧٣، فى الوقت الذى دعا السلطان لعقد مؤتمر دولى، محاولا حصر المشكلة فى نطاق اختصاص كل من الباب العالى والخديوى، فاقترح على الباب العالى أن يقوم ممثل عن الخديوى وتحت إشراف السلطان لإيجاد حل رسمى لمسألة هامة للتجارة العالمية،

وسيكون دى لسبس فى هذه الحالة تحت تصرف الباب العالى بهذا الخصوص(٨٠). ومكث دى لسبس بالآستانة خمسة أشهر للمدفاع عن حقوق مساهمى شركة قناة السويس، كما كان السفير الفرنسى بالآستانة يؤيد دى لسبس ويدعو إلى المحافظة على الحالة الراهنة "Status quo" إلى أن تتمكن الدول البحرية من تحديد طريقة قياس الجزء المستعمل من السفن، ولاقتباس نظام عالمى موحد للحمولة تطبقه كل الدول لايختلف عما اتخذته وتطبقه شركة قناة السويس وتمسكت الشركة بحقها الذى كفلته لها نصوص عقد الامتياز ولا تسمح بخرقه من جانب واحد(٨١).

وفى هذه الفترة التى مكث بها دى لسبس بالآستانه جرى حديث بينه وبين الصدر الأعظم فى ١٢ مايو ١٨٧٣ سجله دى لسبس وبعث به لمختلف السفارات. ودافع دى لسبس فى تلك المناقشات عن موقف الشركة بأن معها عقدًا للتنفيذ وأن من واجبه منع الحكومة المتعاقدة من تغيير فرمان الامتياز أو تحريف أو تشويه العقد الذى يربط بين الطرفين. وختم دى لسبس حديثه مع الصدر الأعظم بأنه سيقدم احتجاجه مكتوبًا، ليس فقط عن الأعمال التمهيدية للمؤتمر ولكن أيضًا على طريقة تشكيل المؤتمر، وأنه سيقدم احتجاجه للسفارة الفرنسية(٨٢). أحس دى لسبس بفشل مساعيه لدى الباب العالى لمنع أى تكتل دولى لمناقشة تصرفاته المستبدة فى مرفق عالمى. وغاب عن دى لسبس أنه الآن يتعامل مع قوى دولية وليس مع الخديوى أو الباب العالى فقط كما كان من قبل. وأن هذه القوى الدولية تعمل على حسم موضوع خطير سيؤثر على تجارتها وسفنها.

وعندما أحس دى لسبس بفشله أعلن تمسكه وبشدة بنصوص المادة ١٧ من فرمان ١٨٥٦(٨٣).

وجهت الحكومة العثمانية الدعوة رسميًا للحكومات المعنية بتاريخ ١٢ أغسطس ١٨٧٣. بانعقاد مؤتمر دولى للحمولة بالقسطنطينية. ولم تجتمع الدول إلا اعتبارًا من ٦ أكتوبر ١٨٧٣[٨٤].

اشترك فى هذا المؤتمر ١٢ دولة هى: (ألمانيا - النمسا - بلجيكا - أسبانيا - فرنسا - إنجلترا - اليونان - إيطاليا - هولندا - الروسيا - السويد - تركيا)[٨٥].

وكذلك اشترك فى هذا المؤتمر مدير شركة P & O الملاحية البريطانية كمراقب فى المؤتمر نظرًا لأن شركته سوف تتأثر وبشكل خطير بقرارات المؤتمر[٨٦]. ومن الغريب أن مصر صاحبة الحق الشرعى فى المسألة لم تمثل فى المؤتمر. كذلك اشترك مندوب شركة «مساجيرى ماريتيم» الفرنسية. ولم تشترك مصر أو الولايات المتحدة فى المؤتمر ولا شركة قناة السويس[٨٧].

بدأ المؤتمر جلساته واختير أدهم باشا (المندوب العثمانى) رئيسًا له واستمرت جلسات المؤتمر حتى يوم ١٨ ديسمبر ١٨٧٣، وكانت تعقد جلستين فى الأسبوع[٨٨] وخصصت الجلسات الثلاث الأولى للإجراءات التنظيمية للمؤتمر. وفى الجلسة الرابعة تلا رئيس المؤتمر اقتراح دى لسبس والمقدم إلى نوبار باشا فى ٩/ ٩/ ١٨٧٣ لتحديد طن نموذجى عالمى يتفق عليه جميع الأعضاء من الوجهة العلمية بحيث يمثل السعة المستخدمة فى السفن. ثم عرض رئيس المؤتمر اقتراحه بتحديد معنى كل من: الحمولة الكلية والحمولة الصافية. أما المندوب الفرنسى فكانت وجهة نظره إعطاء الأولوية للموضوعات الخاصة بقناة السويس مباشرة. ولكن مندوبى كل من إنجلترا وهولندا واسبانيا والسويد والنرويج اعترضوا على ذلك، ورد مندوب روسيا وألمانيا على مندوب فرنسا، أنه عند دراسة مسألة توحيد الحمولة فإن ذلك سيستلزم بطبيعة الحال

دراسة مسألة الحمولة فى قناة السويس. وعبر رئيس المؤتمر عن وجهة نظره بأن تعطى الأولوية لدراسة موضوع الحمولة، إلا أن المندوب الفرنسى أصر على مناقشة مسألة الحمولة فى قناة السويس أولا على أساس أن دراسة توحيد الحمولة الدولية مشكلة ضخمة وستثير فى رأيه الكثير من الاضطرابات. إلا أن مندوب فرنسا أذعن واضطر للتصويت مع رأى الأغلبية(٨٩).

وهكذا يرى الباحث أن مسألة قناة السويس إنما كانت من بادئ الأمر مسألة عالمية، وإقرار الأمور المتعلقة بها إنما هو إقرار فى بعض الأحيان لمسائل عالمية والقناة أساسًا حفرت لخدمة الإنسانية وقضية السلام، فهى جزء من السلام العالمى والقضايا التى أثارتها القناة منذ افتتاحها ـ مثل مشكلة توحيد الحمولة بين الدول ـ مازالت حتى اليوم موضوع بحث ودراسة مستمرين من جانب الدول البحرية فى المنظمة التابعة للأمم المتحدة المعروفة باسم: (إمكو) I.m.C.O. «المنظمة البحرية الدولية الاستشارية»، والتى تحاول التوصل لإيجاد نظام حمولة دولى موحد معترف به من جانب كل الدول(٩٠).

وإذا تابعنا جلسات مؤتمر الآستانة الدولى، نجد فى الجلسة الخامسة ـ ١٨ أكتوبر ١٨٧٣ ـ قد دارت دراسة عامة عن الحمولة الكلية للسفينة. تكلم فيها مندوب هولندا بإسهاب عن تاريخ الحمولة خلال القرون الثلاثة السابقة. ثم تحدث بعده مندوب إنجلترا فعبر عن وجهة نظر بلاده، وأوضح سهولة استخدام نظام «مورسوم» فى تقدير حمولة السفينة، وذكر أن الطن الذى يعنيه هذا النظام هو طن فراغ وكل ١٠٠ قدم مكعبة تساوى طنًا. وهو ليس عملية حسابية نظرية، بل هو قياس حقيقى للسعة يستخدم فى كافة الظروف بدقة وحتى فى قياس السعة المستخدمة للسفينة. ودلل ستوكس ـ المندوب البريطانى ـ على سهولة

تطبيق هذا النظام إلى مسارعة معظم دول العالم إلى اقتباسه وتطبيقه فى بلادها(٩١).

ثم تكلم المندوب الإيطالى فأيد وجهة نظر مندوب إنجلترا فى اتخاذ نظام «مورسوم» نظامًا موحدًا للحمولة. أما مندوب روسيا فقد طالب بالعودة للنظام الإنجليزى القديم ١٧٧٣ وعارض نظام «مورسوم». أما مندوب النمسا فقد أيد وجهة نظر مندوب إنجلترا. كذلك تحدث مندوب أسبانيا فذكر أن الطن الذى يساوى ١٠٠ قدم مكعبة قريب من نظام الحمولة الأسبانى وأيد نظام مورسوم. وعلق المندوب التركى - صالح باشا - بأن مندوبى النمسا والسويد والنرويج وبلجيكا قد توصلوا إلى نفس النتيجة باتخاذ النظام الإنجليزى لسنة ١٨٥٤ كأساس لقياس الحمولة الكلية للسفينة. وتكلم مندوب فرنسا «بارون دافريل» فقال إن اتخاذ النظام الإنجليزى كلية سيترتب عليه ارتباكات حساسة فى نظام القياس بين الدول البحرية المختلفة. واقترح المندوب الهولندى «جانسن Jansen» على المؤتمر تبنى القرار الآتى: «لتحديد الحمولة الكلية بدون استنزالات منها أحسن طريقة هو نظام «مورسوم» كما هو وارد بقانون عام ١٨٥٤»(٩٢).

وفى الجلسة السادسة للمؤتمر (٢٢ أكتوبر) وحتى الجلسة التاسعة (٩ نوفمبر) أثار المندوب الفرنسى مشكلة العلاقة بين الطن الحجمى والطن الوزنى، وذكر على سبيل المثال أن طن الوزن فى فرنسا = ١٠٠٠ كيلو جرام، بينما هو فى انجلترا يساوى ١٠١٥ كيلو جرامًا، أما الطن الحجمى للفراغ فيساوى ٤٤رام^{٣} أو ٤٢ قدمًا مكعبة. وعلى ذلك فإن الطن الذى يساوى ١٠٠ قدم^{٣} ليس بواقعى بالنسبة لاختلاف طبيعة الشحنات.

أما المندوب العثمانى فقد طالب بأن تكون السعة الفعلية المستخدمة بالبضاعة فى السفينة هى أساس تحصيل الرسوم. ثم عرض على

المؤتمر اقتراح مندوب هولندا - السابق ذكره - ولكن مندوب فرنسا أعلن ضرورة اتخاذ سعه كل سفينة أساسًا لتحصيل رسوم المرور(٩٣).

انشغل مندوبو الدول بدراسة مسألة إيجاد نظام دولى لتقدير حمولة السفن، ذلك أن حمولة قناة السويس ستصبح أول تطبيق عملى لحمولة دولية تعتمدها جميع الدول، وحيث إن نظام مورسوم كان الأساس المشترك لقوانين الحمولة لمعظم الدول البحرية، لذلك اهتمت الدول فى المؤتمر بتطبيقه خاليًا من كل عيوبه. غير أن مندوب فرنسا وهو فى حقيقة الأمر المحامى الطبيعى لشركة قناة السويس، تنبه لخطورة الموقف وركز جهده فى حصر المناقشة داخل المؤتمر على تفسير الفقرات موضع الجدل فى عقد الامتياز الثانى للشركة (مادة ١٧) وهو «طن السعة» السابق الإشارة إليه. فقد كان يرى أن بتحديد المشكلة على هذا النحو سيسهل عليهم برهنة وإثبات أن نظام مورسوم الإنجليزى لايمثل على الإطلاق السعه المستعملة من السفينة. وأن الحمولة البريطانية التى تمثل سعة النقل بالطن للسفن قد استبدلت منذ فترة طويلة بنظام مورسوم، لأن هدف الحكومة الإنجليزية هو عدم إحداث تغيير كبير فى الحمولة الإجمالية للأسطول البريطانى التجارى. كذلك حاول مندوب فرنسا أن يؤكد أن الطن المذكور لا يمت بصلة للطن الحجمى أو بالطن المستعمل فى المعاملات التجارية. وبالرغم من الجهود التى بذلها فشل مندوب فرنسا فى إقناع المؤتمر بوجهة نظره، فانسحب من المؤتمر - كما ذكرنا - وانقطع عن حضور الجلسات(٩٤).

وكان للمندوب البريطانى دوره فى تفنيد وجهه نظر الفرنسيين، فذكر أن طن البضاعة وطن السفينة هما اصطلاحان قابلان للتبادل، وأن رأى الحكومة الإنجليزية أن الطن الصافى للسفينة هو المقصود بعبارة «طن سعة» الواردة بعقد امتياز الشركة. وقد أيد أغلبية أعضاء

المؤتمر هذا التفسير، وأن يكون الاصطلاح الجديد «السعة المستخدمة» (Utilizable Capacity) وهو أحسن تعبير للحمولة الصافية المعتمدة من المؤتمر. وقد وافق عشرة أعضاء على ذلك(٩٥).

وانتهى المؤتمر من دراسة مشكلة الحمولة يوم ١٨ نوفمبر ١٨٧٣، وقبل أن ينتهى من دراسته لمسألة الحمولة تسلم دعوى موجهة له من القائم بالأعمال الفرنسى عن طريق وزير خارجية تركيا لدراسة الاختلاف بين الحمولة الرسمية للسفينة، التى يمكن للسفينة حملها، وعدد الأطنان بالوزن. وهذا المطلب كان مصحوبًا بتهديد، أنه إذا لم يستجب إليه فإن الحكومة الفرنسية ستقوم بمعالجة المشكلة مستقبلا عن الطريق الدبلوماسى. ولم يرفض المؤتمر دراسة هذه النقطة وعاد مندوب فرنسا للمؤتمر. واقترح الفرنسيون أن يضاف للحمولة الصافية للسفينة مايساوى الفرق بين ذلك وبين عدد أطنان البضائع التى يمكن للسفينة حملها، ويحصل رسم عن هذه الحمولة الزائدة. ولم يوافق المندوب البريطانى على ذلك، واقترح إما أن تستخدم الحمولة الكلية كأساس للرسوم وعندئذ تخفض فئة الرسم، أو ترتيب رسوم إضافية (Surtax) والتى يجب أن تقل كلما ازدادت حمولة السفينة الصافية. ولم يقبل مندوب فرنسا مسألة تخفيض الرسم - وهو العشرة فرنكات - ولكن الحكومة البريطانية وافقت على بنود هذا العرض الذى استند إلى دراسة عميقة للأرقام التى نشرتها الشركة(٩٦).

هذا وكان المؤتمر قد واصل جلساته على الرغم من انقطاع المندوب الفرنسى حيث نوقشت مسألة الاستزالات من الحمولة الكلية للسفن البخارية والشراعية. ولم يعد المندوب الفرنسى للمؤتمر إلا فى الجلسة الثامنة عشرة (٩ ديسمبر) وذلك عندما هدد الوفد البريطانى فى المؤتمر بأنه سيقترح على المؤتمر إقرار بطلان الرسوم التى حصلتها

شركة قناة السويس حتى ذلك التاريخ. وعندئذ اضطر الوفد الفرنسى إلى العودة للمؤتمر(٩٧).

ثم انتقل المؤتمر بعد ذلك إلى دراسة أحقية شركة قناة السويس فى فرض رسوم المرور الحالية، وعبر كثير من الأعضاء عن ادانتهم لهذا النظام(٩٨)، وكان المندوب السويدى قد اقترح على المؤتمر بأن يؤذن للشركة بتحصيل رسم إضافى علاوة على العشرة فرنكات، لتعويض خسائرها الناتجة عن الخطأ فى تقدير الحمولة فى الماضى، على أن ينقص هذا الرسم الإضافى Surtax بالتدريج كلما ارتفعت كمية الحمولة المارة بالقناة إلى أن يزول هذا الرسم الإضافى. ووافق الأعضاء على هذا الاقتراح حتى تتمكن الشركة من إتمام تحسينات القناة. وانتهت جلسات المؤتمر بجلسة ٢١ ديسمبر ١٨٧٣ واضطر المندوب الفرنسى إلى الموافقة على قرارات المؤتمر(٩٩).

ومنح المؤتمر شركة قناة السويس فرصة ثلاثة أشهر لتطبيق هذه القرارات. وكان المؤتمر انتصارا مشرفا للدبلوماسية الإنجليزية فلقد وصف «فيتزجيرالد» العمل الذى قامت به إنجلترا فى المؤتمر «أنه كان بمثابة خيانة من إنجلترا لفرنسا، والذى يطلق عليه بالمصطلح السياسى: "Perfide Allbion"(١٠٠).

وبالنسبة لقرارات المؤتمر الدولى للحمولة فإن مضمونها هو اتخاذ طريقة «مورسوم» لاحتساب حمولة السفينة الكلية ثم يخصم منها الفراغ الذى يشغله الجهاز المحرك وغرف الطاقم ويكون الباقى هو الحمولة الصافية التى تتخذ أساسًا لتحصيل رسوم المرور.

ووافق الأعضاء على أن «طن القياس»: Tonneau de jauge هو خير تعبير عن طن الحمولة واختفت عبارة «طن سعة» التى أوجدت تفسيرات

عديدة من جانب شركة القناة والحكومات والشركات الملاحية، وأصبح طن القياس الجديد يساوى ١٠٠ قدم إنجليزية مكعبة أو ٢٫٧٣ متر مكعب (١٠١).

وأصبحت قواعد مؤتمر القسطنطينية للحمولة ١٨٧٣ هى أساس احتساب حمولة قناة السويس حتى يومنا هذا مع تعديلات طفيفة ناتجة عن تطور بناء السفن وباتفاق مع إدارات الحمولة الأهلية على هذه التعديلات.

هذا وقد راعى المؤتمر أيضًا ظروف الشركة المالية وحاجتها إلى إتمام التحسينات فى القناة حتى توائم متطلبات السفن ولمصلحتها، ومن ثم وافق على التصريح للشركة بتحصيل رسوم إضافية Surtax granted to the company بالشروط الآتية:

١ - بالإضافة إلى رسم ١٠ فرنكات على الطن يصرح برسم إضافى قدره ٤ فرنكات للطن الصافى الوارد على شهادة تسجيل السفينة والمقاسة طبقًا للبند ٩ فقرة (٢٣) من القانون التجارى البريطانى ١٨٥٤.

٢ - يخفض هذا الرسم الإضافى إلى ٣ فرنكات للطن الصافى من الحمولة التى أوصى بها المؤتمر.

٣ - السفن التى سبق قياسها قبل هذا النظام وتلك التى تم قياسها طبقا للقانون الإنجليزى (عام ١٨٥٤) تدفع ٣ فرنكات للطن بشرط ألا تزيد استنزالات الجهاز المحرك على ٥٠٪ من الحمولة الكلية.

٤ - السفن التى لم يتم قياسها طبقًا لقواعد مورسوم تخفض حمولاتها تبعًا لقواعد الدانوب وتدفع رسمًا إضافيًا قدره ٤ فرنكات للطن.

هذا ويتم تخفيض الرسم الإضافى (٣ فرنكات) لجميع السفن على الوجه التالى:

(أ) ٢ر٥ فرنك للطن بمجرد أن يصل إجمالى الحمولة الصافية العابرة للقناة فى السنة إلى ٠٠٠ر١٠٠ر٢ طن.

(ب) ٢ فرنك للطن بمجرد أن يصل إجمالى الحمولة الصافية العابرة للقناة فى السنة إلى ٠٠٠ر ٢٠٠ر٢ طن.

(جـ) وهكذا يخفض الرسم الإضافى كلما ازدادت الحمولة بمقدار ٠٠٠ر١٠٠ طن، بمبلغ ١/٢ فرنك.

(د) عندما يصل مجموع الحمولة الصافية المارة بالقناة إلى ٠٠٠ر٦٠٠ر٢ طن سنويا يلغى الرسم الإضافى وتصبح الرسوم ١٠ فرنكات للطن.

(هـ) السفن الحربية والسفن التى على الصابورة الفارغة تعفى من الرسوم الإضافية[١٠٢].

وبعد صدور قرارات المؤتمر أرسل الباب العالى للخديوى نص قرارات المؤتمر الدولى للحمولة بعد التصديق عليها. وترك للخديوى وللشركة فترة ثلاثة أشهر يتم خلالها تنفيذ قرارات مؤتمر الحمولة الدولى. وأرسل الخديوى إسماعيل بدوره إلى الشركة فى ٢٩ يناير ١٨٧٤ تعليمات السلطان وقرارات المؤتمر لتنفيذها[١٠٣].

ولكن دى لسبس - كعادته - لم يستسلم وإنما أخذ يقاوم بتقديم اعتراضات ومقترحات إبان الثلاثة أشهر المذكورة من أجل تنفيذ القرارات الجديدة[١٠٤]. فيرد دى لسبس فى ٣١ يناير على المذكرة بأن القناة تحتاج إلى مبلغ ١٧٥ر ١٧٣ر٣٠ فرنكًا لإجراء التحسينات بها، وأنه

يقبل نظام الحمولة والرسوم الإضافية التى وافق عليها المؤتمر إلى أن تصل رسوم المرور بالقناة إلى ٣٠٫٠٠٠٫٠٠٠ فرنك وتتم التحسينات. وأن يصل الدخل الصافى إلى ربح قدره ٨٠٪ من رأس المال، وعندئذ يخفض الرسم الإضافى بمقدار «٥٠ سنتيم» سنويًا. كذلك اعترض دى لسبس بشدة على إعفاء السفن الفارغة من الرسوم الإضافية(١٠٥).

وأعلن الباب العالى أنه لن يسمح بأى تغيير، وأرسل مذكرة بذلك إلى دى لسبس فى ١٩ مارس ١٨٧٤ عن طريق الحكومة المصرية، وضرورة تنفيذ مقررات المؤتمر الدولى للحمولة، وأنه فى حالة عدم تطبيق تلك القرارات فسيلغى الرسوم الإضافية ويكتفى فقط برسم ١٠ فرنكات للطن الواحد(١٠٦). عندئذ قدم دى لسبس احتجاجًا رسميًا فى ٢٠ مارس للخديوى ضد موقف الباب العالى ذكر فيه: «أن شركة قناة السويس لم تدع للاشتراك فى مؤتمر الحمولة الدولى بالقسطنطينية، وأن هذه المقترحات كان يمكن اعتبارها تسوية فى حالة إذا كانت نتيجة اتفاق بين الأطراف المتعاقدة. وأنه كان ينوى الدخول فى مفاوضات عن طريق سمو الخديوى. ولكن خطاب سمو السلطان يفهم منه أنه دعوة رسمية مدعمة بالقوة. وبالتالى أسحب اقتراحى الخاص بالمصالحة وأؤكد مصالح حملة الأسهم بدون تعديل. وأن شركة قناة السويس ترغب فى تجنب أى صراع مثير ضد أى فرد. وأرى أن هذه القرارات خرق لعقد عام صدق عليه السلطان نفسه وأن حملة الأسهم قد وضعوا أمانة فى يدى رؤوس أموالهم بناء على ثقتهم فى عقد مقدس: "Solemn Contract" وعلى ذلك فإنى أعتبر الباب العالى مسئولا عن كل مايترتب من خسارة ناتجة عن تطبيق رسم العشرة فرنكات للطن طبقًا لحسابات غير سليمة أصدرها المؤتمر الدولى للحمولة، بدلا من طن السعة الحقيقى المستخدم فى السفن وهو الوارد فى عقد امتيازنا المبرم مع

الخديوى. وبناء على كل ذلك أعلن عن تحفظنا للخسارة المادية المترتبة على تطبيق هذه القرارات وأن الخسارة المقدرة حاليًا حوالى ٠٠٠ر٧٠٠ فرنك شهريًا»(١٠٧).

وكان على الخديوى أن ينفذ مذكرة السلطان. وكان هناك خوف من عدم إطاعة دى لسبس لأوامر السلطان. وكانت آخر مهلة للبدء فى تنفيذ القرارات هى ٢٩أإبريل ١٨٧٤ (١٠٨). وفعلا واصل دى لسبس تجاهله لقرارات المؤتمر وواصل فرض رسوم الشركة، بعد أن رفض اقتراحه بالتفاوض أو المصالحة وكذلك رفض طلبه الخاص بالتأجيل المؤقت لنشر التعديلات الخاصة برسوم المرور الجديدة. واحتج دى لسبس على ذلك بقوله: «إننى باعتبارى رئيسًا لشركة مالية وكمواطن فرنسى أعارض وبشدة فسخ عقد ثنائى (a bilateralcontract) قبله ووثق به أربعون ألف من حملة الأسهم الفرنسيين، وأن الدول ليس لها الحق فى التدخل فى شئوننا عندما نطبق بدقة عقود امتيازنا ونشرف على تنفيذها»(١٠٩).

ووقفت الحكومة العثمانية موقف التردد، ويعلل البعض ارتباكها فى تنفيذ قرارات المؤتمر إلى خشيتها من عدم إطاعة دى لسبس لرأى المؤتمر، أو عدم إطاعته للخديوى وحدث ذلك فعلا(١١٠). إلا أن مجلس الوزراء العثمانى بعد هذا التحدى الصارخ من دى لسبس، وبضغط من الحكومة الإنجليزية قرر إرسال برقية للخديوى يخبره فيها: نمنحكم السلطة فى حالة مقاومة دى لسبس ورفضه تنفيذ قرارات المؤتمر الدولى للحمولة، باستخدام كافة الوسائل وكل القوة اللازمة لإجبار دى لسبس بإطاعة أوامر الباب العالى وأن تضمن بطريقة كافية تنفيذ الرسوم الجديدة ونحن نتصرف بناء على طلب الدول فى استخدام نفوذنا وسلطتنا لتنفيذ مقررات المؤتمر. وفى حالة إذا قام دى لسبس

بإعاقة الملاحة فى القناة، الرجا الرد علينا بسرعة لاتخاذ قرار الحكومة بهذا الشأن»(١١١).

هذا وقد ترددت أنباء بعد ذلك مفادها أن دى لسبس قد هدد بإغلاق قناة السويس وإطفاء الأنوار الملاحية، وإيقاف كل الاتصالات التلغرافية الخاصة بالقناة وأن كل ذلك سيؤدى إلى إرباك الخدمة والحركة الملاحية فى قناة السويس وقد يؤدى آخر الأمر إلى تعطيل الملاحة بها(١١٢).

ويرى البعض أن الخديوى لم ينظر إلى هذه الأمور - تأزم العلاقة بين السلطان ودى لسبس - بانزعاج شديد فربما شعر برضا خفى من اضطراب هذه الأمور بينهما ذلك أن رغبة الخديوى المتزايدة نحو الاستقلال بحكم مصر كانت من أسباب التوتر بينه وبين الباب العالى(١١٣).

وبعد مرور أسبوع على رسالة الصدر الأعظم دون رضوخ دى لسبس لقرارات المؤتمر الدولى للحمولة أمر الخديوى إسماعيل «الجنرال ستون»، وهو ضابط أمريكى يعمل بخدمه القوات المصرية، بالتوجه إلى القناة، كذلك تم إرسال «الكابتن ماكيلوب»: «Mac - Killop» الإنجليزى، بالتوجه بسفينة حربية لبورسعيد ليكون فى المدخل الشمالى للقناة ويضمن سلامة الملاحة(١١٣). هذا وقد تم توزيع القوات المصرية على طول القناة كالآتى: ٢٥٠ جنديًا بالإسماعيلية، ٦٠٠ جندى (مشاة ومدفعية) فى نفيشه، ٢٠٠ جندى فى المنطقة فيما بين الإسماعيلية وبورسعيد، ٥٠٠٠ من قوات البدو تم استدعاؤهم للتواجد فيما بين محطات القناة ومنهم ١٥٠٠ ببورسعيد، ووزع الباقى على طول القناة وكانت القطع البحرية الآتية فى مدخل بورسعيد الفرقاطة (محمد على) والمدمرة (الدقهلية) ومعهما قاطرة إنقاذ(١١٥).

هذا وكان الخديوى قد أرسل لدى لسبس يطلب منه سحب اعتراضاته وإلا فإنه سيتم الاستيلاء على القناة، وأن كل الموظفين بالقناة الذين سيقاومون هذا الإجراء سيكون مصيرهم الطرد. وإزاء هذا الموقف الخطير، لم يكن أمام دى لسبس إلا الإذعان والخضوع خصوصا بعد أن نصحته الحكومة الفرنسية بالموافقة على قرارات المؤتمر(١١٦).

وهكذا سارع دى لسبس إلى إرسال موافقته فى خطاب إلى الخديوى بتاريخ ٢٦ أبريل ١٨٧٤ أعلن فيه: «نظرا للأوامر التى أصدرها السلطان لاحتلال قناة السويس، وتحت الاحتجاج والتحفظ للمحافظة على حقوق حمله الأسهم، فإن إدارة التحركات بشركة قناة السويس ستبدأ اعتبارًا من ٢٩ أبريل ١٨٧٤ باحتساب تعريفة الرسوم وفقا لما فرضه الباب العالى (دى لسبس)»(١١٧).

وقد أخطرت وزارة الخارجية الفرنسية الدول البحرية بقرار دى لسبس المذكور(١١٨).

وكان لتدخل قنصل هولندا العام فى مصر: «M. Ruyssenaers» لدى الخديو وبطريقته الودية أثره فى تجنب المشاكل(١١٩).

الهوامش

(١) احتسبت حمولة السفن الفرنسية بالحجم منذ البداية، فإن قانون عام ١٦٨١ كان يحتسب الطن البحرى بما يوازى ٤٢ قدمًا مكعبًا أو ٤٤ر١ مترًا مكعبًا، وهو يوازى ١٠٠٠ كيلو جرام، وكان يقدر على أساس ٤ براميل يزن كل منها ٢٣٠ لترًا، وهذه البراميل تشغل حيزًا يقدر بـ ٤٢ قدم ٣ أو ٤٤ر١م ٣. انظر:

Voisin, Op. Cit T.2, P.28; cf Roux, Charles, Op. Cit, T.2. P:7

(2) Voisin, Op. Cit, T.11. P:3.

(٣) احتسب هذا القانون حمولة السفينة بالطن، بأخذ أبعادها: الطول × العرض × العمق بالمتر، ويقسم الناتج على ٨٠ر٣: Ibid.

(4) Ibid. P. 51:

(٥) أصل كلمة حمولة Tonnage جاءت من نظام قديم للقياس حيث كانت وحدة السعة هى الفراغ الذى يشغله برميل من الخمر Tun. راجع:

Robert, H, Naval Architecture and Ship Construction, London 1956 P. 147.

(٦) راجع بالنسبة لتطور بناء السفن. الفصل الثانى من الباب الأول.

(٧) مورسوم هذا ضابط بحرى إنجليزى، رأى أن الحمولة تشمل القياس الدقيق لكل الفراغات الداخلة فى السفينة سواء تحت السطح أو فوقه واستبعد كل اهتمام بالوزن. وبالنسبة لتاريخ الحمولة فى إنجلترا - راجع:

Voisin, Op. Cit. T II, PP. 29 - 46.

(8) Fitzgerald, Op. Cit. T. 2. P. 133.
(9) Roux, J. G, Op. Cit. T. I, P. 451.
(10) Fitzgerald op. Cit., T. ii. P. 135; Cf. Voisin, op. Cit. T. ii, P 57.
(11) Fitzgerald, Op. Cit. T. 2 p. 136; cf. Voisin, op. Cit. T ii pp. 75 - 58.
(12) Fitzgerald, Op. Ci., T. 2. p. 136; cf Voisin, Op. Cit. T. 2. P. 59.
(13) Voisin, Op Cit. T. 2. P. 59.
(14) Ibid.
(15) Ibid. PP. 59 - 60.
(16) Wilson, the Suez Canal Op. Cit P. 60.
(17) Fitzgerald, Op. Cit. P. 138.
(١٨) قنصل هولندا العام فى الإسكندرية وهو صديق شخصى لدى لسبس الذى يحاول الاستشهاد به لإعلان تفسير كلمة «طن سعة» يخدم مصالح دى لسبس. وكان له إصبع فى معظم العمليات المالية المريبة فى مصر فى ذلك الحين.
(١٩) كان موجل بك يعمل عضوًا استشاريا لوزارة الأشغال العمومية التركية (١٨٧٤).
(20) Bull. Décadaire No. 88, 3, 6, 1874.
(٢١) عن الحرب الفرنسية - البروسية وأثرها على القناة راجع الفصل الثالث من الباب الأول.
(22) Roux. J. C, Op. Cit. T. ii. PP. 11 - 13, Cf. Voisin, Op, Cii PP, 60 - 61.
(23) Voisin, Op, 61.
(24) Ibid, PP. 61 - 62.
(25) Fitzgerald, Op. Cit, PP, 140 - 141.
(26) Voisin, Op. Cit., PP. 67 - 69.
(27) Roux, J. C., Op. Cit T. ii, P. 12.
(28) B. D. No. 8 Bis. 17 Mars 1872 P. 10; Cf. Fitzgerald, T. ii., Op Cit PP. 141 - 2; Parl. P. Egypt No 5 "1876" P. 3.
(29) Voisin, Op Cit., P.77; Cf. Roux, J. C, Op Cit. T. ii. P. 12.
(30) Voisin. Op. Cit., P. 77.
(31) Ibid., Cf. Roux, J.C., Op. Cit. P. 13.
(32) B. D. No. 8 Bis. Op. Cit.

(33) Fitzgerald, Op. Cit. T. ii. P. 141.

(34) Ibid. pp. 143 - 143.

(35) Ibid, P, 131.

(36) Ibid, P, 143.

(37) IRoux, J,C., Op, Cit, T, ii, p, 13.

(38) Wilson, the Suez Canal. P. 60.

(39) Voisin - Bey, Op. Cit., T. ii - PP. 79, 48.

(٤٠) أرسل الخطاب فى ٨ يونيو ١٨٧٢ راجع:

Fitzgerald, Op. Cit. T. ii. p. 151.

(41) Fitzgerald Op. Cit, II P. 151, Cf. Voisin, Op. Cit. T. ii, PP. 48 - 58.

(٤٢) قضية شركة «مساجيرى» الملاحية الفرنسية منشورة بتفاصيلها بإسهاب فى ملحق جريدة شركة قناة السويس .B. D العدد رقم ٤٢ بتاريخ ٢ مارس ١٨٧٣ من ص ٣ إلى ص ٤٠.

(٤٣) الحفناوى - جـ ٢ ص ١١٧.

(٤٤) المرجع السابق ص ١١٨.

(45) Roux; J. C. Op. Cit, T, ii P. 14.

(46)Ibid. P. 14.

هاجمت شركة قناة السويس شركة الملاحة الفرنسية «مساجيرى» هجوما عنيفا على صفحات جريدة قناة السويس واتهمتها بإثارة الشركات الملاحية ضدها، راجع:

Bulletin Décadaire, No 56 Bis, 17 - 7 - 1873 PP, 7- 9.

(٤٧) الحفناوى، جـ ٤ ص ٤٣٧، وراجع أيضًا - بطرس غالى بطرس - قناة السويس ومشكلاتها ص ١ - ٢.

(48) Sammarco; Op. Cit iii, PP. 215 - 216.

(٤٩) راجع الباب الثالث «بيع أسهم مصر فى قناة السويس» - الفصل الأول عن قصة الأسهم.

(٥٠) المادة ١٩ من فرمان ١٨٥٦: «تحتفظ الحكومة بحق إيفاد مندوب خاص لها فى مركز إمارة يتقاضى منها مرتبه ويمثل لدى إدارتها حقوق الحكومة المصرية

ومصالحها فيما يتصل بتنفيذ أحكام هذا الفرمان، وعلى الشركة إذا كان مركز إدارتها خارج القطر المصرى أن تعين وكيلا أعلى يمثلها بمدينة الإسكندرية مزودًا بكافة السلطات اللازمة لضمان حسن سير العمل وعلاقات الشركة بحكومتنا».

(51) Voisin, Op. Cit. Footnote P. 97.

(52) Fitzgerald., Op. Cit. T. ii, pp 143 - 144.

(53) Ibid, PP. 146 - 151.

(54) Ibid, PP. 164 - 165.

(55) Ibid, PP. 144 - 145.

(56) Ibid, PP. 168 - 9. cf. Voisin, P. 92.

(57) B. D. No. 34, 2. 12. 1872. P. S.

(٥٨) راجع خطاب دى لسبس لوزارة الخارجية الفرنسية فى ٤/٧/ ١٨٧٢ ورسالة الخارجية الفرنسية إلى سفيرها بالأستانة فى ١٨٧٤/٧/٢٥ . Voisin, P, 86.

(59) Marlowe, Op, Cit, P, 288,

(٦٠) كان بارثليمى سانت هيلير يشغل منصب سكرتير خاص لتيير. ثم شغل منصب وزير خارجية فرنسا بعد ذلك.

(61) Marlowe, Op, Cit, P, 289.

(62) Voisin, Op, Cit. T, 2, P. 95.

(63) B. D, No, 33, 16, 11. 1872; Cf, Fitzgerald, Op, Cit, PP, 169 - 171.

(64) Filzgerald, Op, Cit, PP, 153 - 154.

(65) Fitzgerald, Op. Cit, P, 175.

(66) Marlowe, Op, Cit, Footnote, P, 321.

(67) Marlowe, Op, Cit, P, 321.

(68) Fitzgerald, Op. Cit, PP. 176 - 177.

(69) Ibid, PP. 178.

(70) Fitzgerald, Op. Cit, PP, 161 - 164.

(٧١) وهذه الطريقة يمكن ضرب مثال عملى بسيط لها: سفينة حمولتها الكلية (حسب النظام الإنجليزى) = ١٠٠ طن. تقوم الشركة باحتساب حمولتها كالآتى:

-الحمولة للكلية لقناة السويس= ١٠٠ x ١٣٠٪ = ١٣٠.

- ناقص (استنزالات الجهاز المحرك للسفينة بواقع ٢٥٪ من الحمولة الكلية)

١٣٠ x ٢٥٪ = ٥ر٢٢ طن

. . . الحمولة الصافية لقناة السويس= ١٣٠ - ٥ر٢٢= ٥ر٩٧ طن

وحيث أن هذا الرقم قريب من الحمولة الكلية الأصلية للسفينة لذلك أخذت الشركة برقم الحمولة الكلية للسفينة قبل التعديل، حسب النظام الإنجليزى مباشرة كأساس يحسب عليه رسوم العبور. راجع:

Parl. P. Egypt, No: 5 (1876), P. 3; Cf. Fitzgerald, Op. Cit P. 156.

(72) Ibid, PP. 181 - 183.

(73) Fitzgerald, Op. Cit. T. ii p. 187; Cf, Marlow, The Making of S.C; Cf. P. 282, C. Roux P. 15.

(74) Fitzgerald, Op. Cit. pp. 187. 189; Cf. J.C. Roux, Op. Cit. P. 15.

(75) Fitzgerald, Op. Cit. T. ii pp. 195 - 198; Cf. J. C. Rouz, Op. Cit. T. ii, pp. 15 - 16.

(٧٦) خطاب رشيد باشا إلى سفير فرنسا بالأستانة ١٢/ ٨/ ١٨٧٢ - انظر:

Fitzgerald, Op. Cit. T, ii pp. 199 - 201.

(77) Fitzgerald,T. ii, Op. Cit. PP. 204 - 205.

(78) Ibid. P. 206.

(79) Ibid. pp. 207 - 209.

(80) Voisin pp. 98 - 99.

(مذكرة ١٧ يناير ١٨٧٣ بمعرفة دى لسبس للحكومة العثمانية).

(81) Ibid. pp. 115 - 116.

(82) Fitzgerald, Op. Cit. T, ii pp. 190 - 192.

(83) Ibid. p. 211.

(84) Voisin Bey, Op. Cit., T. ii, P. 127.

(85) Roux, Op. Cit. T. II pp. 16 - 17, Cf Voisin, Op. Cit. 143 - 4.

(86) Fitzgerald, pp. 211 - 212.

(87) Fitzgerald, Op. Cit. T, ii pp. 212 - 213.

(88) Ibid: PP. 213 - 214.

(89) Fitzgerald., Op. Cit., T. 2, P. 215; CF. Voisin, P 145 - 6.

(٩٠) السيد حسين جلال - دراسات عن السفينة والحمولة والرسوم الملاحية (مطابع هيئة قناة السويس - ١٩٧٨) ص ٦٦.

(91) Voisin, OP. CIT. P. 146.

(92) Ibid, pp. 146, 148, 151, 153, 154.

(93) Ibid., pp 154, 155, 156, 160, 176.

(94) Ibid., p.p. 178, 270.

(انقطع مندوب فرنسا عن حضور الجلسات اعتبارا من الجلسة العاشرة حتى الثامنة عشرة).

(95) Fitzgeerald, Op. Cit. Vol. 2, pp. 217 - 220.

(96) Ibid.

(97) Roux, J.C., Op. Cit., T, ii, p. 22; Cf. Voisin, Op. Cit. p. 178.

(98) Roux, Op. Cit. p. 21.

(99) Voisin, Op. Cit. T. 2, p. 204.

(100) Fitzgerald, Op. Cit., P. 221.

Allbion اسم لاتينى قديم أطلق على إنجلترا، أما كلمة Perfide فلم تدخل اللغة الفرنسية إلا بعد القرن السابع عشر، وهى تعنى غادر أو خائن فى اللغة الفرنسية وهو اصطلاح سياسى يدلل على خيانة إنجلترا لفرنسا. عن تاريخ هذه الكلمة وعلاقة إنجلترا بفرنسا من حرب المائة عام حتى ١٩٣٨، راجع كتاب:

Tabouis, Genévieve. Peafidious albion - Entente co diale, Translated by J A. D Dempsey, London 1938 pp. 21 - 23.

(101) Voisin, Op. Cit. T. 2, pp. 207 - 208.

(102) Parl. P. Egypt. No. 5 (1876) pp. 5 - 6; Cf. Fitzgerald, Op. Cit. pp. 233 - 234.

(103) Parl. P. Egypt No. 5 (1876) P. 6; Cf. Fitzgerald. P. 221.

(١٠٤) راجع خطابات دى لسبس واقتراحاته واحتجاجاته الموجهة للحكومة المصرية ورد الباب العالى عليها المنشورة فى كتاب:

Voisin, Op. Cit. pp, 235 - 254.

(105) Parl p. Op Cit, p. 6.

(106) Ibid.

(107) Fitzgerald, Op. Cit. T. ii, pp. 227 - 230; Cf. Voisin, ii p. 239.

(108) Fitzgerald, Op. Cit. p. 226 Cf. Voisin, Op. Cit. p. 239.

(109) Fitzgerald, Op. Cit. p. 234.

(110) Ibid. Footnote. p. 234.

(111) Voisin, Op. Cit. P 245: Fitzgerald, Op. Cit. pp. 235 - 236.

(112) Fitzgerald, Op. Cit. p. 234 Hallberg, p. 227.

(113) Fitzgerald, Op. Cit. p. 236 - 7.

(114) Ibid; CF. Voisin, Op. Cit. pp. 255 - 6.

(115) Voisin, Op. Cit: pp. 254 - 6.

(116) Fitzgerald, Op. Cit. p. 273.

(117) Ibid. Cf. Voisin; Op. Cit. p 252.

(118) Voisin, Op. Cit. pp. 257 - 258.

(119) Bullilin Décadaire; No. 83, 3 Juin 1874. p. 12.

الفصل الثالث

الأزمة الثالثة

مشكلة تطبيق الحمولة ورسوم المرور

«ونهاية الصراع»

. تقرير دى لسبس عن مشكلة رسوم المرور.

. مشكلة إعادة قياس السفن بالقناة.

. المحاكم التى ترفع أمامها الدعاوى المقامة ضد الشركة.

. تحصيل رسوم المرور مع الاحتجاج.

. جهود دى لسبس للتفاهم مع انجلترا والباب العالى.

. مشروع دى لسبس لتحسين القناة وموقف انجلترا.

. نهاية الصراع:

* بعثة شارل دى لسبس للآستانة.
* بعثة ماريوس فونتان إلى لندن.
* تأزم العلاقات الفرنسية البريطانية.
* موقف الدول الأوروبية من هذه المشكلة.
* نشاط بريطانيا لمسح القناة ومراقبة الإيرادات.
* اتفاقية السلام «٢١ فبراير ١٨٧٦» ونهاية الصراع.

لم يؤد افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية إذن إلى إنهاء مشاكل الشركة. كما تبين من قبل، فقد بدأت المشاكل تظهر بشكل متزايد وبسرعة وكان آخرها مشكلة رسوم المرور واستسلام دى لسبس تحت التهديد باستخدام القوة ضده - كما رأينا - وكانت هذه هي الهزيمة الأولى له. ولم يكن ذلك خاتمة المطاف فى صراع الشركة مع انجلترا والشركات الملاحية . بل كان بداية لمرحلة جديدة من الصراع استمرت قرابة عام ونصف وانتهت بهزيمة ثانية لجهود دى لسبس.

ولم تستقر الأحوال للشركة إلا عندما اشترت انجلترا أسهم مصر فى شركة القناة (نوفمبر ١٨٧٥). عندئذ امتزجت مصالح دى لسبس بالمصالح البريطانية وتمخضت عن اتفاقية ٢١ فبراير ١٨٧٦[1] التى أنهت الصراع بين الطرفين.

قدم دى لسبس إلى الجمعية العمومية لمساهمى شركة قناة السويس وغداة أزمة رسوم المرور تقريرًا[2] يعبر عن المرارة لما عاناه فى الأشهر السابقة، أشار فيه إلى المؤامرات السياسية التى حيكت ضد المصالح الفرنسية بتوجيه من السفارة البريطانية بالآستانة وبإيعاز من أحد أعضاء «مجلس إدارة شركة المساجيرى ماريتيم» وأنه - دى لسبس - قد

احتج ضد كل تدخل أجنبى فى شئون الشركة، كما ذكر أن الباب العالى قد أصدر تفسيرًا للمادة ١٧ من عقد الامتياز مطابقًا لحقوق الشركة - من وجهة نظر دى لسبس - وهاجم فى تقريره المؤتمر الدولى للحمولة، لأن دولاً كثيرة مثل الولايات المتحدة الأمريكية والتى يتساوى أسطولها مع أسطول إنجلترا، لم تشترك فى المؤتمر. كما لم يتم دعوة الطرفين المتعاقدين (مصر وشركة قناة السويس)[٣] وهاجم دى لسبس بشدة فى تقريره موقف انجلترا من هذه الأزمة، لأن انجلترا قد أجبرت الباب العالى على إعطاء المثل فى سلب رؤوس الأموال الأجنبية المستثمرة فى الشرق[٤] ودافع دى لسبس عن نفسه فى تقريره بالنسبة لمسألة انتشار برقيات فى كافة أنحاء أوروبا تتهمه بأنه يريد إغلاق قناة السويس وإعاقة الملاحة بها وقال: «إنه إذا توقفت الملاحة بالقناة فإن ذلك سيكون من عمل أعدائه فقط»[٥].

ثم أوضح دى لسبس الخسارة الناتجة عن تطبيق نظام الحمولة الجديد بالقناة، فقد بلغت فى الفترة ما بين ٢٩ أبريل ١٨٧٤ حتى أول مايو من نفس العام (٤٧٢٣,٣٥ فرنكًا) ، لذلك سلم للحكومة المصرية بيانًا موضحًا به مقارنة بين الرسوم القانونية للشركة والرسوم الجديدة المفروضة على شركة قناة السويس بقوة السلاح[٦]، وكلف دى لسبس مندوب الباب العالى لدى شركة قناة السويس فى مصر بإعطاء بيان شهرى مماثل يضم مجموع البيانات الإحصائية السابق ذكرها[٧].

ويلاحظ أنه كان يوجد مبعوث للسلطان ببورسعيد لمراقبة تنفيذ قرارات المؤتمر، إلا أنه هذا الموظف كان يتقاضى مرتبًا شهريًا من شركة قناة السويس. ولذا فإن تدخله كان غير مفيد. ويعلق لورد دربى - وزير خارجية بريطانيا- على موقف هذا المراقب controllor، العثمانى بالشركة بقوله: «إن وضعه كان شاذًا كمراقب إلا أنه كان مسئولاً أمام

حكومته وأن المشكلات التى كان يمكنه بحثها، كان من السهل إبلاغها للقناصل الأجانب»[٨].

ووصف دى لسبس موجة العداء التى صبغت مناقشات مؤتمر الأستانة الدولى، بأنها كانت تتم عن روح العداء للشركة. لدرجة أنه أثناء الرد على حديث مندوب روسيا الودى إزاء الشركة قال أحد أعضاء المؤتمر: يجب إدانة المتهم: «il faut condamner la conpable» ويذكر دى لسبس أن المقصود بالمتهم هنا هو شركة قناة السويس[٩].

رأينا فى الفصل السابق كيف نجحت الدبلوماسية البريطانية، فى المؤتمر الدولى للحمولة، فى هزيمة الدبلوماسية الفرنسية وشركة قناة السويس، واضطرار دى لسبس تحت تهديد القوة المسلحة إلى إعلان تنفيذه لمقررات المؤتمر بعد صراع استمر أكثر من عامين تارة مع المحاكم وتارة أخرى مع المؤتمرات الدولية. ورغم هزيمة دى لسبس ، إلا أن همته لم تفتر وعزيمته لم تكل، فلم تمر فترة على تنفيذ قرارات مؤتمر الحمولة الدولى حتى أخذ موظفو شركة قناة السويس يقومون بإعادة قياس السفن وتعطيلها، وقد لفت هذا العمل نظر الحكومة البريطانية منذ أن بدأت شركة قناة السويس تنفيذ قرارات مؤتمر الحمولة الدولى وأخذت تصر على إعادة قياس السفن لتقدير حمولتها، بدلا من قبول بيانات شهادات الحمولة الخاصة بالسفينة كأساس لرسوم العبور.

وأثار ذلك شكاوى عديدة واحتجاجات الشركات الملاحية البريطانية، فأرسلت الحكومة البريطانية إلى سفيرها بالآستانة لكى يقدم احتجاجًا للباب العالى على أساس أن هذا العمل يتعارض تمامًا مع الرسوم الإضافية التى أقرها المؤتمر الدولى للحمولة وتبناها الباب العالى[١٠]. ذلك أن مؤتمر الحمولة قد قرر: «أنه عند تحديد الحمولة

للسفينة يرجع إلى السلطة العليا فى الدولة، وأن سند الجنسية المقدم من السفينة بحب أن يعترف به فى كل دولة كأساس حقيقى لاحتساب رسوم المرور والضرائب، وأن تحتسب الرسوم على أساس الحمولة الصافية الواردة بسند جنسية السفينة».

ويستدل لورد دربى من ذلك أن دى لسبس والشركة عندما تجبر كل سفينة للخضوع لعمليات قياس حمولتها من جديد، فإن ذلك العمل يتعارض مع قرارات مؤتمر الأستانة وتوصيات الباب العالى. وحث الحكومة البريطانية الحكومة العثمانية التى نفذت قرارات المؤتمر الدولى للحمولة، بأن تلزم الشركة بعدم قياس السفن العابرة للقناة واعتماد مستندات السفينة . وأرفقت الحكومة البريطانية مع احتجاجها صورة من تفاصيل القياس التى قام بها موظفو الحكومة البريطانية والتى أعدها «مجلس التجارة البريطانى» حسب توصيات المؤتمر الدولى للحمولة لتكون صالحة للاستعمال فى قناة السويس(١١).

وقام هنرى إليوت - سفير انجلترا بالأستانة - بتقديم احتجاج الحكومة البريطانية إلى الحكومة العثمانية(١٢).

هذا وكان ملاك السفن فى شمال بريطانيا قد استفسروا من الحكومة، بعد تطبيق رسوم المرور، عما إذا كانت توصيات المؤتمر الدولى للحمولة ستطبق بأثر رجعى من تاريخ قيام الشركة بفرضها ١٨٧٢/٧/١ حتى ١٨٧٤/٤/٢٠.

ولكن لورد دربى رأى أن الفرق فى الزيادة بسيط إذا ماقورن بالرسوم الجديدة المتضمنة الرسوم الإضافية. وأن الهدف من هذه الزيادة هو تمكين الشركة من القيام بالتزاماتها فى القناة، وأن التجارة البريطانية قد استفادت بلا شك من افتتاح قناة السويس، وكانت ستضار إذا فشلت

شركة القناة فى الوفاء بالتزاماتها(١٢). وواضح من ذلك رغبة دربى تهدئة خواطر ملاك السفن البريطانيين نتيجة الشكاوى العديدة.

وهكذا تعرضت سفن الشركات الملاحية البريطانية وكذلك السفن الحكومية لمضايقات كثيرة من جانب موظفى شركة قناة السويس وانهالت الشكاوى على كل من «مجلس التجارة البريطانى» board of trade ووزارة الخارجية البريطانية.

وفى الوثائق البريطانية المنشورة فى مضابط البرلمان البريطانى يجد الباحث مئات الشكاوى من ملاك السفن والشركات الملاحية نتيجة تطبيق نظام الحمولة الجديد، وإعادة قياس حمولة السفينة بمعرفة الشركة. دون النظر لشهادات الحمولة التى تحملها السفينة، ووجود فارق بين الحمولتين لمصلحة شركة قناة السويس. وقد اخترت بعض نماذج لهذه الشكاوى على سبيل المثال لا الحصر. فنجد منها احتجاج شركة P& O البريطانية لمجلس التجارة البريطانى لقيام موظفى شركة قناة السويس ببورسعيد بإعادة قياس حمولة إحدى سفنها: «بكين» pekin وترتب على قياس الشركة زيادة فى الحمولة قدرها ٣٠,١٤ طناً زيادة عن حمولة السفينة المسجلة. وذلك بسبب عدم استنزال بعض غرف الطاقم مثل الضابط الإدارى purser والطبيب، فهما من قوة الطاقم ولأن مالك السفينة ملزم بوضع طبيب على السفينة لخدمة طاقمها. وعلى ذلك طلب «مجلس التجارة البريطانى» بعد أن تأكد من أحقية شركة P&O من لورد دربى، أن يقدم احتجاجا للحكومة العثمانية بهذا الموضوع(١٤).

وكذلك تقدم ملاك السفينتين البريطانيتين : Hasty, prompt بشكوى تفيد عدم شرعية رسوم المرور التى قدرتها شركة قناة السويس، فقد اتضح من التفسيرات التى قدمت اليها أن شركة القناة قد تصرفت

بطريقة غير شرعية، وانه ليس لها السلطة للتصرف بهذه الطريقة. وأرسل لورد دربى إلى هنرى إليوت بالآستانة يخبره أن الوسائل التى يجب اتخاذها من جانب الباب العالى هى قيامه بتنفيذ سلطته من خلال مبعوثه فى مصر (يقصد الخديوى) الذى عليه أن يراقب إجراءات الشركة. ويؤكد أن شروط الامتياز يجب تطبيقها بدقة، وعلى ذلك فإن حكومة جلالة الملكة لن تزعج حكومة الباب العالى بمثل تلك الشكاوى، فدى لسبس نفسه اعترف بحق الخديوى وسلطانه فى مسألة رفع رسوم المرور والتى رجع فيها للباب العالى. ولهذا فإن حكومة انجلترا تحث الباب العالى على إجبار شركة القناة لإيقاف هذه الإجراءات غير الشرعية فى دفع رسوم المرور غير الصحيحة وتترك للباب العالى سلطة التصرف فى هذا الموضوع(١٥).

وكذلك لم تسلم السفن الحربية والحكومية البريطانية من مضايقات الشركة. فقد احتجت وزارة البحرية بزيادة رسوم المرور المحصلة من السفينة الحربية Teazer(١٦) وكذلك الأمر بالنسبة لسفن ناقلات الجنود (troop ships) قد احتجت هى الأخرى لدفعها رسوم المرور بدون الحصول على تفاصيل لذلك(١٧). كما اشتكى ملاك السفن البريطانية من الصعوبات التى واجهوها من جراء عدم اعتراف شركة قناة السويس بشهادات الحمولة التى تحملها سفنهم، وذلك على الرغم من أن تلك الشهادات قد أعدت طبقًا لقواعد مؤتمر الحمولة الدولى بالقسطنطينية(١٨).

أما ملاك السفينة البريطانية Hankow : فقد قدموا احتجاجًا شديدًا للورد دربى لأن مندوبى شركة قناة السويس قاموا بقياس السفينة بمعرفتهم بزيادة ٤٠ طنًا عن الحمولة الواردة بشهادة السفينة، وذلك على الرغم من أن هذه الشهادة التى تحملها السفينة صادرة من

«مجلس التجارة البريطانى»: وذكر ملاك السفينة أن مندوب الشركة قد نظر لشهادة حمولة السفينة بازدراء، وطلب ملاك السفينة من الحكومة البريطانية التقدم باحتجاج لدى الشركة على سلب الشعب البريطانى وعدم اتباع سياسة ضعيفة كتلك السياسة التى اتبعتها الحكومة السابقة[١٩]. وردت وزارة الخارجية بأن الحكومة البريطانية مهتمة بهذا الموضوع، ويشغل بالها مسألة إعادة قياس السفن البريطانية التى تحمل شهادة حمولة خاصة بقناة السويس وفق قواعد القسطنطينية[٢٠].

وكذلك أثار ملاك السفينة البريطانية «Mesopotamia» العديد من المشاكل الشركة فقد اصطدمت تلك السفينة عند مرورها بالقناة بإحدى كراكات الشركة. وعند عبورها التالى للقناة منعتها الشركة من العبور وطالبتها بدفع التلفيات التى أصابت الكراكة، وكان المبلغ المطلوب منها ١٥٠ جنيهًا إسترلينيًا أى ما يعادل ١٠٠٠ فرنك، ودفعت السفينة التعويض مع الاحتجاج.

ويعلق نائب القنصل البريطانى ببورسعيد «Perceval» على ذلك بأن ضباط الشركة يتصرفون وكأن القناة فرنسية. وحبذ لورد دربى عرض قضية السفينة «ميزوبوتاميا» على المحاكم المصرية. واستفسر دربى من ستانتون، عما إذا كانت تقارير «بيرسيفال» بخصوص سوء معاملة موظفى شركة القناة، قاصرة فقط على السفن البريطانية دون سائر الدول، عندئذ يتحتم تقديم حالات محددة يمكن عن طريقها للحكومة البريطانية الاحتجاج على عدم المساواة فى المعاملة بين الدول فى عبور القناة، وفى ذلك مخالفة صريحة - فى نظر دربى - لعقد امتياز الشركة. وأن هذا سند قوى لحث حكومة الباب العالى لإلزام الشركة بالمساواة فى المعاملة[٢١].

ويعلق Trevor ـ بمجلس التجارة البريطانى ـ على تصرف الشركة غير الملتزم بقوله: «أصبح المهتمون بقناة السويس يرون فى تصرف هؤلاء غير الملتزمين وفقدان الأمل فيهم، ما يؤكد بأن ملكية هذا المرفق العالمى وجعله مشروعا عالميا هو الحل حتى تنتهى تلك المصاعب. وأنه لن تنتهى المشاكل طالما كان هذا الطريق المائى فى يد شركة خاصة» (٢٢).

وكان من نتيجة مضايقات شركة قناة السويس للسفن البريطانية، إثارة ضيق أصحاب الشركات الملاحية، وبرزت فكرة حفر قناة ملاحية أخرى، غير القناة الحالية، ونجد ذلك فى رسالة ستانتون إلى جرانفيل وزير الخارجية البريطانية يخبره بأن الخديوى إسماعيل على استعداد للنظر فى مشروع قناة ملاحية جديدة من الإسكندرية إلى السويس (٢٣). وقد أثار هذا الموضوع العديد من المناقشات فى مجلس العموم البريطانى حيث قدمت مشاريع كثيرة بهذا الخصوص ولكنها لم تخرج لحيز التنفيذ (٢٤).

وكذلك كان من نتيجة المشاكل التى قامت بين شركة قناة السويس والشركات الملاحية أن أثير موضوع الاحتكام القضائى فى المنازعات التى تنشب بين شركة قناة السويس والشركات الملاحية وغيرها. ورأى ستانتون ـ قنصل بريطانيا فى مصر ـ أن ترفع القضايا على شركة قناة السويس أمام محكمة الإسكندرية المختلطة (٢٥).

كما رأت الحكومة البريطانية أن المحاكم المصرية هى جهة الاختصاص للنظر فى القضايا المرفوعة ضد شركة قناة السويس (٢٦). وأيد شريف باشا وزير الداخلية المصرى وجهة نظر الحكومة البريطانية: بأن المحكمة التجارية المختلطة بالإسكندرية: Mixed Commercial Tribunal of Alexanria هى المحكمة المختصة التى يجب أن ترفع إليها الدعاوى الخاصة برسوم المرور، ولكن الحكومة البريطانية رأت أن

الضغط الدبلوماسى سيساعد الحكومة المصرية على تنفيذ ذلك. إلا انها لم تستبعد المشاكل التى سيثيرها دى لسبس واحتمال إثارة غيرة الباب العالى أو دول أخرى قد تعارض اعتبار شركة قناة السويس كهيئة مصرية خالصة (٢٧).

كذلك لفت شريف باشا نظر الشركة إلى الخطأ الذى وقعت فيه برفضها استلام التعليمات والوثائق من السلطات المحلية ورأى أن ذلك العمل تقع تبعته القانونية على عاتق الشركة، وأن البوليس المصرى سيقوم بتنفيذ كل العقوبات التى قد تحكم بها المحاكم المحلية ضد الشركة (٢٨).

هذا وعلى الرغم من إنكار الحكومة الفرنسية لإشراف المحاكم الفرنسية على شركة قناة السويس، إلا أن المراسلات الدبلوماسية الفرنسية قد اصطبغت بطابع يوحى بأن القناة عمل فرنسى. فشق قناة السويس إنما هو من أفكار فرنسية، وغالبية حملة أسهم شركة قناة السويس فرنسيون، وهذا عمل اعترف به ودونه تاريخ الحضارة(٢٩).

أما الحكومة البريطانية فقد رفضت فكرة النظر إلى قناة السويس باعتبارها شركة فرنسية تحت إشراف وسلطة القنصلية الفرنسية لأن هذا يتعارض مع الفرمانات المعقودة بين الشركة والخديوي، وأن مشاكل المساهمين فيما بينهم تنظرها المحاكم الفرنسية، أما مشاكل الشركة والحكومة أو الشركة والأفراد فتنظرها المحاكم المحلية. ورفضت الحكومة البريطانية تفسير كلمة Treaties بأنها المحاكم القنصلية المحلية وأن هذا تفسير خاطئ لا تقبله حكومة انجلترا(٣٠).

ونتيجة لكثرة الشكاوى المقدمة من ملاك السفن بسبب مضايقات شركة قناة السويس وعملية إعادة قياس سفنهم استعجل «مجلس

التجارة البريطانى»، سفير إنجلترا بالآستانة للبت فى هذا الموضوع، وحث الباب العالى لمباشرة سلطانه. فاتصل هنرى إليوت بعارف باشا وطلب منه تسوية المشاكل المتعلقة بقناة السويس، وعدم التأخير(٣١). وعندما عرض صفوت باشا مشروع الرد على هنرى إليوت وجده مطابقا تماما لوجهة نظر الحكومة البريطانية، وطلب من الخديوى دراسة هذا الموضوع بنفسه، والاستفسار عنه واتخاذ الخطوات الضرورية فى هذا الموضوع(٣٢). إلا أن الجنرال «إجناتيف» سفير روسيا بالآستانة - طلب من صفوت باشا تأجيل الرد لحين التوصل إلى تفاهم مع شارل دى لسبس الذى كان موجودًا بالآستانة للتفاوض آنذاك(٣٣).

ولكن شركة قناة السويس نظرت لمسألة إجبارها على تطبيق قواعد الحمولة حسب قرارات مؤتمر القسطنطينية على أنه خرق للعقد المبرم بينها وبين الخديوى.فكانت الشركة تقبل رسوم المرور من السفن مع تقديم احتجاجها فى نفس الوقت: «Cbjectionablr wording». لذلك لفت دربى نظر الباب العالى لهذه «الصيغة الاعتراضية التى تقوم بها الشركة عند تحصيل رسوم المرور لجميع السفن المارة بالقناة وذلك اعتبارًا من ٢٩ إبريل ١٨٧٤ وهو تاريخ تنفيذ شركة القناة لقرارات مؤتمر الحمولة الدولى»(٣٤).

وكانت الشركة تبعث فى الوقت نفسه كل شهر باحتجاج رسمى إلى الباب العالى تحمله فيه مسئولية خسارة الشركة، وخرق عقد الامتياز. وذلك عن طريق الخديوى إسماعيل لرفعه للباب العالى، ونص هذا الاحتجاج والتحفظ:

La compagnis du canal de suez rend responsable la porteottomaine de la perte resultant de L'application d'an tarif impose par la force militaire , avec l'ordre de prendre poss

ession du canal de suez “pour” la restitution en etre pour

suivie par tous les moyens que de droi”[٣٥]

وكان دى لسبس يهاجم قرارات مؤتمر القسطنطينية ويطلق عليها: «مادة النهب» (The act of apoliation) ويستدل دى لسبس على ذلك، بكتيب نشره أحد الإنجليز بليفربول وصف فيه مؤتمر القسطنطينية الدولى، بأنه «سرقة دولية»[٣٦].

ولقد أثارت تلك الاحتجاجات الدورية، والتى كانت تتخذ أكبر قدر من العلانية - الباب العالى - فأرسل يخبر شركة القناة بأن الحمولة التى اقرها مؤتمر القسطنطينية الدولى لم تكن من جانب واحد وإنما صدقت عليها كل الدول المشتركة فى المؤتمر الدولى. وعلى هذا فإنه لا أساس لاحتجاجات الشركة المذكورة[٣٧]

لم يُجْد أسلوب المواجهة والعناد وتجاهل مصالح الدول الذى اتبعه دى لسبس فى أزمة رسوم المرور، والذى أدى إلى هزيمته، لذلك لجأ إلى اتباع أسلوب جديد هو أسلوب التفاوض بدلا من المواجهة. وركز جهوده على إنجلترا والباب العالى.

لهذا نجد دى لسبس غداة تنفيذه مقرارت المؤتمر الدولى للحمولة يسارع إلى إغراء إنجلترا بمشروع خاص بتحسين قناة السويس عن طريق تعميقها وصيانتها من جراء ارتفاع قاع القناة نتيجة عوامل ترسيب الرمال بها. وذلك حتى تظل قناة السويس صالحة للملاحة ومتطورة مع تطور بناء السفن. وفى هذا مصلحة للسفن البريطانية التى تمثل أكبر نسبة فى السفن العابرة للقناة. وبالنسبة للباب العالى فقد استخدم معه دى لسبس أسلوب الضغط الدبلوماسى والمفاوضات بالاستعانة بنفوذ الحكومة الفرنسية . عن طريق تقديم مقترحات جديدة

تهدف إلى خروج الشركة من أزمتها الخالية تزودها بالوسائل المادية التى تساعدها على إتمام عمليات تحسين القناة[٣٨].

وهذه المرحلة الجديدة من التفاوض أطلق عليها دى لسبس اسم: «مرحلة تقديم اقتراحات جديدة للتفاهم والمصالحة Nouvélle Proposition de Conciliation».

وإذا نظرنا إلى حالة قناة السويس بعد افتتاحها وخاصة فى سنواتها الأولى نجد أن جميع مرافقها لم تكن قد تمت بعد .. فقد كانت هناك أعمال كثيرة قد تمت بصورة مؤقتة وسريعة حتى يكون افتتاح القناة فى الموعد المحدد، فلم تصل كثير من أجزاء القناة للعمق المقترح وهو ٢٦ قدمًا و «الشمندورات» التى كان من المفروض أن توضح المجرى الملاحى الرئيسى، لم تكن فى الحقيقة، فى أجزاء كثيرة منها سوى أوتاد خشبية: Logs. كذلك لم تستكمل علامات الإشارة على ضفتى القناة، وكانت محطات المراقبة صغيرة وغير كافية العدد[٣٩].

وكان المدخل الشمالى للقناة فى البحر المتوسط عرضة لعوامل ترسيب طمى النيل وكانت ضفاف القناة آخذة فى الانهيار ومنحنيات القناة خطيرة على الملاحة نفسها[٤٠].

وفى الواقع كانت هذه الأشياء جميعًا فى حاجة إلى صيانة وتحسين مستمر لتبقى القناة صالحة للملاحة، وقد اتخذ دى لسبس ذلك ذريعة ليقدم مشروعه الخاص بتحسين قناة السويس[٤١].

هذا وقد استمرت قناة السويس منذ افتتاحها وحتى عام ١٨٧٦ لم يتم بها أى تحسينات، وذلك نتيجة للظروف المالية الصعبة التى عانتها الشركة من جهة والمشاكل السياسية التى رأيناها من جهة أخرى، وكان أول برنامج لتحسين القناة هو «برنامج عام ١٨٧٦»، بعد ما تم الوفاق

بين دى لسبس والحكومة البريطانية كما سنرى. وكان البرنامج الثانى لتحسين القناة عقب الاحتلال البريطانى لقناة السويس والمعروف باسم «برنامج لندن ١٨٨٣»(٤٢).

لهذا سعى دى لسبس لمقابلة سفير إنجلترا بفرنسا - لورد ليونز - فى (١٨٧٤/٧/١١) وطلب منه إبلاغ وزير خارجية إنجلترا بأن شركة قناة السويس مهتمة بالبحث عن زيادة فى دخلها حتى تتمكن من تحسين قناة السويس بالاستعانة بحقها فى رسوم رسو السفن بميناء بور سعيد، وهو الحق الذى كفلته نصوص عقد امتياز الشركة، ورأى أن ذلك سيكون مثارًا للاعتراض والرفض وأنه من المرغوب فيه وضع حد للنزاع والتوصل إلى تسوية عادية. ومن ثم عرض دى لسبس على ليونز نقاط مشروعه المقترح ويتلخص فى الآتى:

أولاً: السماح للشركة بزيادة رسم «الفرنك» الذى كان قد وافق عليه السلطان منذ سنوات لمساعدته فى الحصول على قرض للشركة بضمان هذه الزيادة. وطلب ألا تثار صعوبات من جانب إنجلترا أمام السماح للشركة بذلك(٤٣).

ثانياً: الاستمرار فى تحصيل الرسوم الإضافية التى وافقت عليها اللجنة الدولية للحمولة، لمدة عشر سنوات، وألا ينظر لمسألة ازدياد حركة الملاحة بالقناة والتى تقضى بتخفيض نسبة نصف فرنك كل عام إلى أن تتلاشى كلها خلال ست سنوات. وأشار دى لسبس إلى أن الخطة المحتملة فى إضافة رسم فرنك واحد (المذكور فى بند أولا) زيادة على الرسوم الإضافية، وبعد عشر سنوات يبدأ فى تخفيض الرسوم بمقدار نصف فرنك كل عام. أو أن يوقف تحصيل رسم الفرنك عند تمام سداد القرض الخاص به.

وأضاف دى لسبس للسفير البريطانى أنه مهتم بمعرفة رأى حكومته فى هذا الموضوع من أجل التسوية النهائية لمشكلة قناة السويس بالكامل لأن هذا يتوقف على موقف حكومة انجلترا. ولأنه فى حالة عدم اعتراضها لدى حكومة الأستانة سيكون من السهل عندئذ لدى لسبس أخذ تصديق الباب العالى والخديوى دون صعوبة ، وأنه يرغب فى تسوية المشاكل بصفة ودية وبطريقة ترضى جميع الأطراف. وأضاف السفير أن هذه آراؤه الشخصية. ولم تعرض بعد على حملة الأسهم بشركة قناة السويس لأخذ موافقتهم عليها وأن هدفه هو التأكد من مسألة قيام انجلترا باستخدام نفوذها لدى الباب العالى للموافقة على هذه الاقتراحات.

هذا ولم يدخل لورد ليونز فى مناقشات مع دى لسبس حول هذه النقاط. ونصح ليونز فى رسالته إلى دربى، بالاهتمام بطبيعة تلك المقترحات التى من المحتمل أن يقدمها دى لسبس إلى الأستانة(٤٤).

وفى نفس الوقت أحاط لورد دربى هنرى، إليوت - سفير انجلترا بالأستانة - علمًا برأى الحكومة فى الاقتراح المقدم من دى لسبس فى هذه المسألة. وإن إتمام أى شىء يجب أولاً وأخيرًا أن يكون بمعرفة وموافقة الباب العالى. وأيضًا ضرورة استشارة الدول البحرية، وأن يراعى عند التفاوض مع دى لسبس تدعيم سلطة الباب العالى ومراعاة مصلحة الشركة وملاك السفن على السواء. وأن أول نقطة يجب التأكيد عليها هى تحسين الملاحة بالقناة والتنبيه إلى خطورة عملية ترسيب الطمى: Silting - up عند مدخل القناة فى البحر المتوسط، ذلك لأن مهندسى القناة لم يقدروا هذا الخطر ولم تكن مقترحاتهم وإصلاحاتهم كافية. كذلك أوصى دربى بضرورة لفت نظر دى لسبس لهذا الموضوع قبل تقديم النصح للباب العالى أو الاستماع إلى أى مقترحات خاصة

بزيادة الرسوم. كما رأى ضرورة توضيح الاحتجاجات والأعمال المطلوبة المقترحة وتكاليفها . وبناء عليه تستطيع حكومة انجلترا والباب العالى والدول البحرية الحكم على هذه المقترحات، ومعرفة مدى ما تحتاجه من رأسمال وضرورة إرسال المقترحات التى سترفع إلى الباب العالى، وايضا إلى الدول البحرية(٤٥).

وانتهز دى لسبس فرصة قبول إنجلترا لفكرة بحث مشروعه، فواصل نشاطه وجهوده على مراكز القوى المؤثرة فى مستقبل الشركة خاصة وأن حكومة جديدة تولت زمام الحكم فى إنجلترا وهى حكومة المحافظين بزعامة دزرائيلى (١٨٧٤ ـ ١٨٨٠) . وهكذا بدأ صفحة جديدة من المباحثات والتفاهم. وكان هناك هدف آخر من تحرك دى لسبس بمقترحاته الجديدة وهو محاولة إبطال مقررات مؤتمر الأستانة للحمولة وذلك لمواصلة تحصيل الرسوم المرتفعة من السفن العابرة للقناة، وعلى هذا الأساس فكر فى إرسال ابنه شارل للأستانة. وهنا نبدأ مرحلة جديدة من الصراع الدبلوماسى تميزت كما يصفها فيتزجيرالد بكل الأحداث الصريحة والملتوية للسياسة الشرقية:

"Caracterized by all the ingenious and tortuous incidents of the Eastern polioy"(٤٦)

زار دى لسبس ليونز وأخبره باستعداده الذهاب شخصيًا أو إرسال ابنه إلى الأستانة لمحاولة إيجاد تسوية عادلة: equitable arrangements فقد كان لزامًا على الشركة الحصول على وسائل الإصلاح وإتمام أعمال القناة لأن رسوم المرور الحالية غير كافية، وأنه لا يرغب بهذا العمل صراعا آخر. وألمح دى لسبس أنه إذا بدأ الباب العالى مرة ثانية استشارة الدول الأوروبية فى هذه المسألة، فإن ذلك سيجعل من الصعب

الحصول على موافقتها بالإجماع مثلما حدث فى مؤتمر الحمولة بالآستانة(٤٧)

وفى الحقيقة كان إيفاد شارل دى لسبس ثم «ماريوس فونتان» إلى لندن ـ كما سيتضح فيما بعد ـ يمثل مرحلة جديدة من مراحل الصراع الدبلوماسى. فكانت انجلترا تراقب تحركات دى لسبس بحذر وأحبطت كل مشاريعه. وكانت الآستانة مركزًا للنشاط الدبلوماسى للدول. للتأثير على الباب العالى.

ورأى البعض أن شركة قناة السويس تبدو بالتأكيد مدرسة رائعة للسياسة الشرقية.

"The suez company would certainly seem to be an admirable school for Eastern policy(٤٨)

ولم ترفض الحكومة البريطانية مشروع دى لسبس صراحة، وإنما وضعت أمامه العراقيل واتخذت نفس الأسلوب الذى اتبعته فى مؤتمر الحمولة الدولى بالآستانة.

أرسل فرديناند دى لسبس ابنه شارل ريمى دى لسبس: Ch Aime De Lesseps(٤٩) إلى الآستانة فوصلها فى أول أبريل ١٨٧٥ وذلك بهدف عرض اقتراح دى لسبس على الباب العالى وأخذ تصديقه عليه. وقد تلقى شارل دى لسبس النصح من سفير فرنسا بأن عليه أولا أن يحصل على تفهم سفير إنجلترا بالآستانة للموضوع. وأفهم هنرى إليوت شارل دى لسبس بأن أى زيادة فى رسوم المرور سيقع ثلاثة أرباعها على السفن البريطانية(٥٠). وكان شارل دى لسبس يأمل أن تعيد انجلترا النظر فى موقفها من الشركة والتأثير على الباب العالى. فيذكر شارل فى رسالته إلى والده فى ١٢ أبريل ١٨٧٤: «وكنا نعتمد بالأكثر على

اهتمام تركيا المسئولة أولاً وأخيرًا عن تكرار المخالفات المالية تجاه شركة قناة السويس ، ليس فقط فى خرق الفقرة الرئيسية فى عقد الامتياز والخاصة بتعويض الشركة بمبالغ إنشاء القناة، ولكن الباب العالى يعتبر مسئولا عن ذلك العمل غير المعقول بإرسال قوات عسكرية للاستيلاء على ممتلكاتنا بعكس ما تنص عليه مواد عقد الامتياز الممنوح للشركة، فالمادة ٢٢ من فرمان ١٨٥٦ تقضى «بحماية الشركة وتعضيد الحكومة المصرية لها»(٥١).

وفى نفس الوقت مهدت الدبلوماسية الفرنسية الطريق لجهود شارل دى لسبس بالأستانة عن طريق إجراء محادثات جديدة. فأخبر سفير فرنسا بالأستانة الصدر الأعظم ووزير الخارجية للتركى وكذلك أعضاء السلك الدبلوماسى بالأستانة، بأنه ليس فى نيته الدخول فى هذه المفاوضات شخصيًا وأن المشكلة أصلا ترجع إلى أن دخل قناة السويس غير مربح سواء لإتمام عمليات صيانة وتشغيل القناة أو لدفع فوائد لجملة الأسهم، وأن صيانة وتحسين قناة السويس أمر يهم تجارة العالم كله وهو موضوع هام وعاجل لا ينتظر التأخير نظرًا للتطور المستمر فى بناء السفن. وعلى ذلك يجب أن تطور القناة لتتلاءم مع تطور بناء السفن(٥٢) ويذكر السفير الفرنسى فى رسالته إلى وزير خارجية فرنسا : «أنه على الرغم من أن لغة الصدر الأعظم معه كانت تتم عن تفهم ومواساة لمركز شركة قناة السويس وسلطة الباب العالى والحكومة العثمانية لحل المشكلة، إلا أنه من الواضح تماما مدى تدخل وتأثير الدبلوماسية الأجنبية عليه».

ويذكر فيترجيرالد(٥٣) أن الصدر الأعظم - بشخصيته المنافقة: The Vizier with characteristic duplicity قد شكا للسفير الفرنسى من تدخل الدول فى شئون إدارية محضة، وأن السفير الفرنسى استطاع أن يؤثر

على تفكير الصدر الأعظم بأن يوضح له أن الحكومة التركية ارتكبت خطأين كبيرين وذلك عندما تركت مشكلة محتاجة لمجرد تفصيلات أن تتخذ طابع مشكلة دولية، وتركت لمؤتمر دولى أن يكون محكمة قضائية تقرر العلاقة بين الباب العالى وشركة قناة السويس(٥٤).

وفى الحقيقة يجد الباحث فى هذا القول تحاملاً من الكاتب البريطانى على موقف الحكومة التركية، والتى نلتمس لها العذر فى موقفها إزاء الضغوط الدبلوماسية الرهيبة التى تعرضت لها من إنجلترا وفرنسا أكبر دول أوروبا آنذاك. ومحاولة الحكومة العثمانية الاستفادة من هذا التنافس الإنجليزى - الفرنسى حول قناة السويس خلال فترة الدراسة وذلك عن طريق إثارة كل منهما ضد الآخر لكى تستفيد هى من ذلك.

وفى الوقت الذى كان السفير الفرنسى بالآستانة يواصل جهوده الدبلوماسية، كان شارل دى لسبس يجرى محادثاته مع الوزراء الأتراك والسفراء الأجانب هناك. فيذكر شارل دى لسبس فى خطابه الذى أرسله لوالده بتاريخ ١٢ أبريل ١٨٧٥: «أصررت على عدم مناقشة أحد سوى الباب العالى، وترغب الحكومة التركية فى حل المسألة بنفسها، ولكن فى الحقيقة ليس فى استطاعتها التخلص تمامًا من هذه الوعود، التى - لسوء الحظ - أعطتها أثناء اجتماع المؤتمر الدولى للحمولة - وتعتبر الحكومة التركية نفسها مرغمة على الحصول على موافقة مسبقة من الحكومات الأجنبية. ولكن سوف تكتفى الحكومة بالارتباط الشفوى مع مختلف السفراء، ثم بعد ذلك سوف تتفاوض معنا. وهذه الأشياء وإن كان لها طابع مظهرى؛ إلا أنه من الأفضل عدم معارضتها. وأن الباب العالى يهتم قبل كل شىء بالرأى الذى تعطيه الحكومة الإنجليزية، ويقال إن السفير الإنجليزى مطالب بأن يسهل إيجاد حل مناسب للشركة(٥٥).

ثم زار شارل دى لسبس السفير هنرى إليوت وأوضح له «أنه قادم لمناقشة مسألة أعمال: Ouestion d'affaires وليس مسألة سياسية، وأن التجارة البريطانية باعتبارها الأكثر اهتمامًا برخاء القناة، لذا يجب علينا عن طريق الاتفاق المشترك أن تكفل حاجة التجارة العالمية وحقوق الشركة فى نفس الوقت». كما أوضح شارل للسفير أنه يهدف بمشروعه إبعاد مسئولية الحكومة البريطانية إزاء الشكاوى التى سوف تثار من قبل أصحاب السفن والتجارة فى السنوات القادمة وذلك فى حالة تأجيل الأعمال الخاصة بتحسين القناة لأنه سوف يزيد من زمن العبور، وهذا يتعارض مع مصلحة التجارة الدولية. ولكن فى حالة ازدياد مصروفات التحسين، وفى حالة الاستمرار فى إرغام الشركة على تطبيق الرسوم الحالية التى تسبب الخسارة فسوف تصرف الشركة أموالا أقل[٥٦]. كما ذكر شارل لهنرى إليوت أن هدف زيارته هو زيادة المبالغ اللازمة للمحافظة على بقاء القناة صالحة للملاحة. ولم يكن من الممكن عمل ذلك من دخل القناة الحالى الذى يذهب جزء منه للمساهمين بريح قدره ٥٪ والمبلغ الباقى يكاد يكفى القناة كما هى فى حالتها الراهنة. وعندما استفسر هنرى إليوت عن الوسيلة التى يراها للحصول على المبالغ التى يريدها، عرض عليه شارل دى لسبس اقتراحه ويتلخص فى الآتى:

١ - زيادة معدل رسوم المرور الحالى وهذا فى رأيه سيلقى المعارضة، أو:

٢ - تأجيل تخفيض الرسم الإضافى والمقدر له نصف فرنك للطن عن كل سنة والمنتظر إجراؤه فى نهاية العام القادم. ورجح شارل دى لسبس هذا الرأى الثانى[٥٧].

وفى نفس الوقت طمأن هنرى إليوت شارل دى لسبس بأن حكومة انجلترا تميل لبحث مقترحاته بروح ودية. ولكنها فى نفس الوقت لا زالت

تذكر مسألة تصميم شركة قناة السويس على إهمال قرارات مؤتمر الحمولة الدولى، وكذلك الباب العالى وإجبار كل سفينة للخضوع لإجراءات إعادة قياسها بمعرفة مندوبى الشركة بدلا من أخذ الرسوم على شهادة حمولة السفينة. عندئذ أخبره شارل بأن هذه مسألة بسيطة ويمكن بسهولة تصحيحها ومعالجتها فى باريس إذ ما وجد استجابة لاقتراحه الحالى لدى حكومته، وشرح شارل وجهة نظر الشركة بالنسبة لشهادة حمولة السفينة الخاصة بقناة السويس. فذكر أنها ليست مستندًا رسميًا(٥٨) ورغم تأكيدات شارل دى لسبس، فإن هنرى إليوت لم يكف عن الضغط على الباب العالى للرد على مذكراته التى أرسلها بخصوص شكاوى ملاك السفن من إعادة قياس سفنهم وأيضًا لإرسال التعليمات الضرورية للخديوى(٥٩).

هذا وعندما طلب صفوت باشا - الصدر الأعظم - المشورة من هنرى إليوت بالنسبة لمشروع دى لسبس ، نصحه بعدم الموافقة على فرض رسوم جديدة إلا بعد أخذ موافقة الحكومات الرئيسية المعنية. وأن يوضح ذلك لدى لسبس لكى يرسل مشروعه لتلك الحكومات، وعندما عرض عليه صفوت باشا فكرة حل المسألة مع الممثلين الأجانب بالآستانة. نصحه إليوت بأن هذا موضوع خطير لا يستطيع الممثلون الدبلوماسيون بالآستانة البت فيه دون الرجوع لحكوماتهم، وأكد صفوت باشا له أنه لن يتخذ أى خطوة خلاف ذلك(٦٠).

بعث هنرى إليوت إلى دربى - وزير خارجية انجلترا - يخبره بأن شارل دى لسبس أبدى رغبته فى مناقشة مشروعه بروح ودية يحدوه الأمل فى أن يلقى مساعدته للتوصل إلى قرار سريع حتى يمكن إعلانه فى الاجتماع القادم للجمعية العمومية للمساهمين فى بداية يوليو. وأبدى هنرى إليوت رأيه بأن الباب العالى لا يستطيع وحده التصديق على هذا

الطلب بسبب وجود قرارات المؤتمر الدولى للحمولة والتى تنص على ضرورة الحصول على موافقة الدول مسبقًا على أى إجراء مثل هذا.
وكان من رأى هنرى إليوت. أن على شارل دى لسبس - اختصارا للوقت - الاتفاق مع الحكومة البريطانية بدلا من الحضور للآستانة، لأن إنجلترا هى الدولة الممثلة للسفن التى سيقع عليها أكبر عبء فى الرسوم بالنسبة للاقتراح الجديد. ثم أضاف أن الحكومة الإنجليزية ستنظر بعين التقدير لطلبه وتتصرف بعدل من أجل مصالح الشركات الملاحية البريطانية وكذلك مصلحة شركة قناة السويس، وأن الحكومة ستقرر الفوائد التى ستعود على السفن من جراء مقترحات دى لسبس، وأن أسلوب البرقيات فى هذه الحالة ليس وسيلة مجدية فى مثل هذه الأمور الهامة التى فى حاجة الى دراسة عميقة. وقدر دى لسبس المبلغ المطلوب بأربعين مليون فرنك سيخصص ثلاثة أرباع هذا المبلغ لتحسين القناة والربع الباقى للأعمال المتعلقة بتحسين ميناء بور سعيد(٦١).

وبناء على نصيحة هنرى إليوت لشارل دى لسبس، بدراسة الموضوع مع الحكومة البريطانية أرسل دى لسبس أمرًا بالتوصية لدى مديرى الشركة بإرسال مندوب عنها إلى لندن لنقل وجهات نظر الشركة إلى الحكومة البريطانية لوضع حد لروح المداوة التى مازالت سائدة. ونصح دى لسبس رجال الشركة بإيقاف الاحتجاج المقدم مع رسوم المرور. وأيضًا إيقاف عملية إعادة قياس السفن(٦٢).

واضح من هذا محاولة دى لسبس ترضية الحكومة البريطانية ودفع المفاوضات إلى طريق الاتفاق لمصلحة الشركة.

وفى نفس الوقت ساندت الحكومة الفرنسية جهود دى لسبس للمصالحة والتفاوض مع إنجلترا والباب العالى. فنجد وزارة الخارجية الفرنسية وقد أخبرت سفيرها فى لندن، أنه نظرًا لحاجة شركة قناة

السويس إلى مبالغ إضافية لتحسين القناة. وبعد موافقة الباب العالى، فإن شارل دى لسبس قد قدم مذكرة لرفعها للدول المعنية مقترحة تحصيل هذا المبلغ عن طريق فرض رسم إضافى آخر قدره فرنك واحد للطن أو تأجيل مدة تخفيض الرسوم الإضافية، وكانت الوزارة تحبذ الاقتراح الأخير. وأوضحت أن مجلس إدارة شركة قناة السويس مستعد لوضع السيد: «ماريوس فونتان»: «Marius Fontaine» - سكرتير عام الشركة - تحت تصرف حكومة إنجلترا. وطلبت وزارة الخارجية الفرنسية من سفيرها بلندن، أن تسهل الحكومة البريطانية لمندوب شركة القناة الاتصال بالمسئولين الرسميين، باعتبار أنه له صفة شبه رسمية Semi - afficial[٦٣]..

وفى نفس الوقت أرسل دى لســـبس إلى دزريلى (رئيس الوزارة البريطانية آنذاك) فى ٩ مايو ١٨٧٥ يخبره أنه بعد أن اتفق مع دوق ديكاز - وزير خارجية فرنسا - قد أوفد «ماريوس فونتان» إلى لندن لمعرفة ما إذا كانت حكومة انجلترا موافقة على إعطاء الحرية للباب العالى للتفاوض فى مسألة الاتفاق الخاص برسوم المرور بالقناة. وأشار دى لسبس إلى أن هذه المقترحات قد وجدت قبولا لدى سير هنرى إليوت بالأستانة، وأنها قد عرضت بمعرفة الشركة على الحكومة التركية من أجل إنهاء الخلاف الموجود الناتج عن التدخل بالقوة المسلحة لخرق «عقد عام» «Contract pubilc» كفل حقوق المساهمين[٦٤]. وأخذ مجلس التجارة البريطانى يناقش مقترحات دى لسبس ويفندها. فأعلن موافقته أول الأمر على الاتجاه الذى أبداه هنرى إليوت بخصوص القرض الذى يطلبه دى لسبس لتحسين القناة. إلا أنه قبل البت فى هذا القرض ينبغى اقتناع حكومة إنجلترا بالأعمال المقترحة للقناة وأنها تفي بالفرض. كما رأت ضرورة تنسيق العمل والتشاور مع الدول المعنية[٦٥].

ورأى مجلس التجارة البريطانى أن دى لسبس يحاول الحصول على مزايا أخرى للشركة بعد أن وافق مؤتمر الحمولة بالآستانة على الرسوم الإضافية(٦٦) ' فى الوقت الذى ازدادت فيه حركة الملاحة بقناة السويس، وفق تقارير الشهور الأربعة الأولى من عام ١٨٧٥.

وعلى هذا فإن دخل القناة سيتجاوز فى ذلك العام ٢,١٠٠,٠٠٠ طن. وبذلك فإن رسوم المرور الإضافية ستخضع لتخفيض نسبة نصف فرنك فى الأعوام القادمة. وعلى ذلك فإن الشركة تهدف إلى تأجيل عملية تخفيض الرسوم الإضافية من أجل مصلحة المساهمين. فى حين أن مؤتمر الآستانة الدولى للحمولة كان أكثر من عادل فى قراراته ·الخاصة بالرسوم الإضافية إزاء شركة قناة السويس، وأن زيادة حركة الملاحة فى القناة واضحة.

ودليل آخر على ارتفاع دخل القناة وتحسن إيراداتها يبرز بوضوح إذا نظرنا إلى ارتفاع سعر السهم العادى لقناة السويس وقيمته الأصلية ٥٠٠ فرنك فأصبح ٦٣٥ فرنكا فى الوقت الذى لا تحصل فيه السفن التجارية العابرة للقناة على أرباح. وأكد تقرير مجلس التجارة البريطانى أن الشركة التى يكسب فيها السهم ١٣٥ فرنكا تقوم بالإقراض وليس بالاقتراض.. وأنها قادرة على اتمام التحسينات وصيانة قناة السويس بدون اقتراض. ويراعى أنه قد نص فى عقد الامتياز على أن تكون القناة ذات عرض معين، وهذا ما لم تفعله الشركة، هذا بالإضافة إلى أن الشركة. لم تحصل فقط على الحد الأقصى للرسوم التى صرح بها عقد الامتياز - وهى ١٠ فرنكات - بل منحها المؤتمر الدولى للحمولة بالآستانة زيادة ٣٠ ٪ من رسوم المرور. وعلى هذا فإن مجلس التجارة البريطانى طلب من وزارة الخارجية البريطانية عدم الموافقة على أى زيادة فى رسوم المرور التى تطلبها الشركة(٦٧).

تلك صورة محزنة للجشع من جانب طرفى النزاع: الشركة والحكومة البريطانية كل منهما يعمل لمصلحته بأنانية شديدة دون النظر لمصلحة تجارة دول العالم. وأن مصر عندما استردت حقها بتأميم قناة السويس ساهمت فى رخاء العالم بتحسين هذا المرفق فى سنوات بسيطة فزاد الغاطس من ٣٥ قدما (قبل التأميم) إلى ٣٨ قدما فى فبراير ١٩٦٤ ، وتم توسيع قطاع القناة من ١٢٠٠ متر مربع إلى ١٨٠٠ متر مربع، وذلك رغم حاجة مصر إلى العملات الصعبة.

ولم يمكث ماريوس فونتان بلندن أكثر من أسبوع لأن وزارة الخارجية البريطانية رأت أنه يمكن وضع المندوب الفرنسى فى اتصال مع الكولونيل ستوكس - العضو البريطانى فى مؤتمر الحمولة الدولى - إلا أن دى لسبس أحس بالخطر من ترك السياسة الإنجليزية تعتقد أنه يرغب في التفاوض معها أو إعطائها أى إشراف على شئون الشركة نفسها بتقديم بيان بقائمة إيرادات ومصروفات شركة قناة السويس. فقد كان دى لسبس يرى أن شركة قناة السويس إنما هى شركة خاصة، ولا يعترف لأي دولة بالحق فى رعاية شئونها الإدارية، كذلك خشى من مسألة قيام انجلترا بمناقشة ميزانية المصروفات التى قدمتها الشركة بناء على مناورات شارل دى لسبس بالأستانة مع هنرى إليوت، فتكون إيرادات ومصروفات الشركة تحت إشراف انجلترا وفى هذا تدخل فى شئون إدارة الشركة وهذا ما يرفضه دى لسبس. لذلك سارع الى استدعاء ماريوس فونتان من لندن في ١٦، ١٧ مايو ١٨٧٥ (٦٨)، وبذلك فشلت بعثة فونتان للندن. وأخذ دى لسبس يهاجم السياسة الإنجليزية بعنف، ووصفها بأنها لا تتمشى مع مبادىء انجلترا العامة فى الحرية واحترام الملكية الخاصة، وتتبعها طرقا دبلوماسية ملتوية(٦٩). ومن العجيب حقا أن يعتبر دي لسبس شركة قناة السويس ملكية خاصة: «Propriété Privée»

من هذا يتضح أن وزارة الخارجية البريطانية اتخذت موقفًا معارضًا لمقترحات دى لسبس، ووضعت له العراقيل لإحباطها . فلقد أخبر دربى ليونز أن ما تطلبه شركة القناة فى مشروعها هذا إنما يعتبر تعديلا فى أصل عقد الامتياز المبرم بين الشركة والخديوى إسماعيل . وأن حكومة انجلترا بعد دراستها الوافية لاقتراح دى لسبس،. واقتراح دوق ديكاز، لا تستطيع أن تنصح حكومة الباب العالى بهذا المشروع. وأن حكومة إنجلترا بتصرفها هذا لا تنم عن روح عداء للشركة ، بل هى تقدر تمامًا هذا المرفق وأهميته لتجارة وسفن بلادها ، وإنما تعطى أهمية إلى ذلك عن طريق مؤتمر يتكون من كل الدول المعنية بأمر القناة، وأن من رأى الحكومة عدم بحث أى اقتراح من جانب دى لسبس إلا عندما تخضع الشركة وبإخلاص لسلطة الباب العالى:

Until ths company had loyally submitted to the authority of the porte

وذلك بتنفيذ قرارات مؤتمر الأستانة الدولى بكل دقة(٧٠).

هذا وقد أثارت عبارة «ضرورة خضوع الشركة لسلطة الباب العالى» خيبة أمل وزارة الخارجية الفرنسية، ولهذا القرار الذى اتخذته الحكومة الإنجليزية. وعلق دوق ديكاز بتهكم أثناء حديثه مع لورد ليونز - سفير انجلترا بباريس - على أن مسألة: «ضرورة خضوع الشركة وبإخلاص لسلطة الباب العالى» عن طريق الالتزام وبشدة بتوصيات مؤتمر الحمولة الدولى - بقوله:

«إنه لا يعرف لماذا يجب على دى لسبس أن يقوم بما يسمى ببساطة: «إعلان أفلاطونى للخضوع» aplatonic declaration of submission . فرد عليه لورد ليونز بأن رفض الشركة قبول شهادات السفينة الرسمية وتجاهلها عن طريق قياسها لحمولة السفن بمعرفتها ، فإن شركة قناة السويس بعملها هذا إنما تعارض توصيات مؤتمر الحمولة الدولى

بالآستانة أكثر من «مقاومتها له أفلاطونيا» ـ (٧١) بالإضافة إلى أن الشركة ترسل للسلطان مطالبات دورية مصحوبة باحتجاجها على الخسائر التى تدعى أنها تعانيها. وبهذا المسلك تنكر الشركة سلطة الباب العالى بطريقة ملحوظة ولا أقول بطريقة مهينة»(٧٢).

وهكذا ظهرت هزيمة مشروع دى لسبس واضحة لوزير خارجية فرنسا، فأساء ذلك، للعلاقات الدبلوماسية الفرنسية ـ الإنجليزية ـ خاصة تعليق ديكاز أثناء حديثه مع لورد ليونز على ما يسمى: «بالخضوع الأفلاطونى للسلطان» فقد كان ذلك تحريفًا سيئًا لملاحظة لورد دربى وغير لائق ـ فى نظر فتزجيرالد ـ من رجل سياسى، ذلك أن دربى استبعد فكرة أى شىء أفلاطونى لوصف طبيعة الخضوع والذى يجب أن يتخذ شكل الالتزام الشديد لتوصيات المؤتمر. وإن دوق ديكاز يرى عدم أهمية أخذ موافقة الخديوى على المشروع(٧٣).

وقد تأزمت العلاقات الفرنسية ـ الإنجليزية نتيجة اختلاف مواقفهما تمامًا من اقتراح دى لسبس ويبدو هذا واضحًا من اشتداد اللهجة الدبلوماسية المتبادلة بين الطرفين. ونجد أن انجلترا إمعانًا منها فى تعقيد الموقف أمام مقترحات دى لسبس، تخطر سفير فرنسا بلندن بضرورة أخذ موافقة الخديوى أولا على مقترحات الشركة، وأن هذه الموافقة تعتبر شرطًا ضروريًا، (sine qua non) لحكومة انجلترا. ذلك لأنه خلال كافة الاتفاقيات بين شركة القناة والخديوى منذ ١٨٥٤ وحتى ١٨٧٥ يخضع حاكم مصر كل هذه العقود الخاصة بالقناة للسلطة العليا الممثلة فى الباب العالى للتصديق عليها. ولأنه بدون تصديقه عليها تصبح غير شرعية.

وخلال الفترة من أول يوليو ١٨٧٢ وحتى ٢٩ أبريل ١٨٧٤. اعترف كل من الخديوى ودى لسبس بسلطة الباب العالى، بل واحتكما إليه وقبلا

حكمه. وأن الخديوى وهو الجانب المباشر للعمل يتصرف بناء على سلطة وسيادة الباب العالى.

وعلق دربى على ما ذكره ديكاز من أن المطلوب من دى لسبس إزاء السلطان هو إعلان خضوع أفلاطونى: «إنه من الصعب على حكومة انجلترا إضافة شيء. أو التعليق على هذا الكلام. ويمكن ملاحظة أن ما تطلبه حكومة إنجلترا ليس إعلانا بل امتثالا مخلصًا لقرارات السلطان معبرًا عنه بالفعل لا بالقول».

وأكد دربى للسفير الفرنسى أن حكومة انجلترا لا تعتقد أن هناك أى أساس لمسألة خيبة أمل الحكومة الفرنسية فى المشكلة، ذلك أن حكومة انجلترا من الصعب عليها أن تذعن طويلاً لمطالب دى لسبس. الذى يواصل عصيانه الصريح. وعلى الرغم من ذلك فقد تسلمت الحكومة الفرنسية تأكيدات بأنه فى حالة خضوع دى لسبس للسلطة فإن طلبه يمكن النظر إليه بإنصاف(٧٤).

وبعد أن مرت فترة على شارل دى لسبس بالأستانة دون أن يصل إلى نتيجة، طلب من الباب العالى أن يسارع بالرد على المقترحات، لأنه كان شديد القلق للعودة إلى باريس لحضور الجمعية العمومية للمساهمين بشركة قناة السويس. وأصبح وجوده بالأستانة عديم الجدوى بعد أن أخبره الصدر الأعظم أنه ينتظر رأى الخديوى على مشروع دى لسبس(٧٥). ولجأ صفوت باشا كعادته للسفير الإنجليزى يسأله رأيه بخصوص الطريقة التى يمكن أن يرد بها على رسالة الخديوى والتى يستفسر فيها عن رأى الباب العالى فى الرسوم الإضافية للقناة لمقابلة النفقات الإضافية بناء على طلب دى لسبس فكان من رأى السفير البريطانى أن يؤكد للباب العالى بأن هناك أساسًا حسنًا ومناسبًا عن طريق قيام لجنة Cammission كما اقترح الخديوى، وبناء

على قرار هذه اللجنة فإنه يمكن رفع قرارها للحكومات المعنية لإبداء رأيها فيه(٧٦).

عندئذ بدأت تتكشف لدى لسبس بوادر فشل مشروعه فأرسل إلى ابنه شارل برقية من باريس يطلب منه سحب اقتراحه الخاص بتحسين قناة السويس ويخبره بأن الشركة ستستمر فى تحصيل الرسوم بتخفيضاتها الحالية طبقا للتعريفة المفروضة عليها. وأن الشركة تعترض على مسألة إحالة الموضوع والرجوع به إلى مصر، بل ترغب على العكس عن ذلك أن ترتب الأمور بمعرفة الباب العالى بالآستانة(٧٧).

إذا كانت بعثة ماريوس فونتان إلى لندن قد باءت بالفشل فان محادثات شارل دى لسبس بالآستانة لم تكن هى الأخرى بأسعد حظا من محادثات لندن. فبعد أن مكث شارل بالاستانة أكثر من ثلاثة أشهر يتفاوض مع الأطراف المعنية أحس أن انجلترا تستدرجه لإيجاد نوع من الإشراف والسيطرة على إدارة شركة قناة السويس عندئذ استدعى شارل لباريس وسحب المشروع(٧٨) ورأى دربى أن سحب دى لسبس لمشروعه المقدم للباب العالى يؤكد للحكومة الإنجليزية رفض دى لسبس للشرط الضرورى، Sine qua non الخاص بضرورة أخذ موافقة الخديوى أولا على اقتراحه. عندئذ رأى دربى الفرصة سانحة لحث الباب العالى لكى يفرض على دى لسبس طاعة أوامره:

to enforce obedience to its authority.

وذلك بأن يرسل الباب العالى ردوده بعدم شرعية الإجراءات التى اتخذتها الشركة تلك الردود التى كانت قد أرجئت إلى أن يتم بحث اقتراح دى لسبس. وأنه قد حان الوقت لايقاف كل الإجراءات الشاذة وغير السليمة التى اتخذتها الشركة، حتى يعرف دى لسبس أن الدول

البحرية مصممة على ألا ترى توصيات المؤتمر الدولى للحمولة حبرًا على ورق: become a dead letter[٧٩].

وفعلا أرسل الباب العالى يعلن لشركة قناة السويس، بعد سحبها لمشروعها أن جميع احتجاجاتها الخاصة بتحميله الخسائر الناتجة عن تطبيق الرسوم الجديدة وفق قواعد القسطنطينية هذه الاحتجاجات ليس لها ما يبررها[٨٠]: null and void. ومن العجيب بالنسبة لموقف صفوت باشا أن يخبر هنرى إليوت أنه لم يطلع على قرارات مؤتمر الحمولة بالقسطنطينية لأنه لم يحضر جلسات مؤتمر الحمولة حيث لم يكن آنذاك فى الحكم. ولذا فمن الصعب عليه مناقشة هذه الموضوعات مع شارل دى لسبس. وطلب صفوت باشا المشورة من إليوت الذى عبر فى رسالته إلى دربى عن مدى الصعوبة عندئذ فى مناقشة الأمر مع صفوت باشا[٨١].

وإذا انتقلنا إلى دراسة موقف الخديوى إسماعيل من مقترحات دى لسبس نجده يتلخص فى الآتى:

١ - عقد مؤتمر ، وليس بالضرورة أن يكون دوليًا.

٢ - ضرورة دراسة مشروع دى لسبس بعناية.

٣ - ضرورة خضوع الشركة للشروط التى سيصدرها المؤتمر[٨٢].

وفى الحقيقة نجد أن هذه النقاط هى نفس اتجاه انجلترا من المشكلة.

أما بالنسبة لموقف الدول الأوروبية من هذه المشكلة ، فنجد أن الحكومة الإيطالية قد أبدت اهتمامها بالمسائل المتعلقة بإيرادات شركة القناة وأرسلت مذكرة بذلك إلى الحكومتين الإنجليزية والفرنسية. وعلق

دوق ديكاز على ذلك فقال إن نظام الحسابات الذى تستخدمه شركة قناة السويس هو نفس النظام المستخدم فى الشركات الكبرى للسكك الحديدية في فرنسا. وعلى ذلك فإن الحسابات التى تضعها شركة قناة السويس أمام الجمعية المصرية للمساهمين تحتوى على كل المعلومات(٨٣).

أما حكومة النمسا فقد طلبت من الحكومة الإنجليزية إجبار سلطات شركة القناة لتنفيذ قرارات مؤتمر القسطنطينية(٨٤). وأخبر وزير خارجية النمسا بويست Beust دربى بعدم موافقة النمسا على اقتراح دي لسبس الخاص بزيادة رسوم المرور. كوسيلة لتحسين القناة(٨٥).

كذلك يذكر بوخانون» Buchanon سفير إنجلترا بالنمسا، أنه تحادث مع أحد السادة بالنمسا - لم يذكر اسمه أو وظيفته - ممن لهم دراية جيدة بمسألة قناة السويس وأنه خرج من هذا الحديث ببعض النتائج والملاحظات:

أنه على الرغم من ازدياد دخل القناة نجد أن المجرى الملاحى يقل عمقه. هذا بالإضافة إلى صعوبة الحصول على معلومات من داخل القناة من الشركة نفسها، ليمكن تطبيق قرار تخفيض الرسم الإضافى.

وأنه من الخطأ أن تكون شركة قناة السويس فى يد مؤسسة خاصة. وأنه أيضًا من الصعب تحويلها إلى «ملكية دولية»: International» «Ownership وأن الحل لذلك هو أن يكون الخديوى، هو المالك الوحيد للقناة والدول البحرية - بدلا من أن تقوم بشراء الأسهم الباقية - عليها أن تطمئن حملة الأسهم الباقية بضمان نسبة مئوية للأرباح الخاصة بأسهمهم، وذلك بعد خصم نسبة مئوية لصيانة القناة، وأنه يمكن تسديد

متاخرات الفوائد خلال عدة سنوات، واستفسر يوخانون من محدثه عما إذا كانت حكومة النمسا قد تقدمت بهذه المقترحات فرد بالنفى وأفاد بأنها مجرد أفكار(٨٦).

وبالنسبة لموقف روسيا من مشروع دى لسبس، نجد «دوريا» (Doria) سفير إنجلترا بالروسيا يبعث برسالة لدربى يوضح فيها رأى الحكومة الروسية فى المشروع موضحًا فيها:

١ - ضرورة عمل دراسات واستفسارات وافية للتأكد من صحة المصروفات التى ذكرتها الشركة لبقاء القناة فى حالة صالحة للملاحة وأنها مطابقة للحقيقة تحاشيا لأى مطالب إضافية.

٢ - لا تحبذ الحكومة الروسية فكرة عقد مؤتمر دولى لهذا الغرض.

٣ - تميل الحكومة الروسية لفكرة تأجيل تخفيض الرسم الإضافى بدلا من فرض رسوم إضافية جديدة.

٤ - بما أن الحكومة الروسية ليست فى وضع تستطيع فيه معرفة ما سوف تتخذه الحكومة العثمانية بهذا الخصوص فإنها لا تستطيع إبداء رأى محدد فى هذا الموضوع(٨٧).

وفى الوقت التى دار فيه هذا الصراع الدبلوماسى لم تغفل حكومة إنجلترا عن القيام بدور نشط وفعال لدراسة المسالتين اللتين أثيرتا مع دى لسبس عند مناقشة اقتراحه وهما: مسالة تحسين قناة السويس وإيرادات الشركة. فقامت الحكومة البريطانية بعملية مسح قناة السويس بعمل جسات لمداخلها لدراسة عمقها وحالتها الفنية(٨٨). فكلفت الحكومة البريطانية وزارة البحرية بدراسة عمق القناة وعمل جسات عند مدخل ميناء بور سعيد، فقامت السفينة البريطانية Shearwaterبهذا العمل(٨٩).

وقام نائب وزير البحرية البريطانية: Vice admiral ويدعى درموند (Sir james Drummond) وهو قائد منطقة البحر المتوسط بزيارة لميناءى بورسعيد والسويس[٩٠] فوصل لبور سعيد فى ٢ مارس ١٨٧٥ حيث رحب الخديوى بزيارته، وأعد له قطارًا خاصا لنقله إلى القاهرة، وأبدى درموند رغبته فى زيارة السويس ومنطقة الطور والبحر الأحمر، فقبلت دعوته وأكرم الخديوى وفادته. وأبدى له رغبته فى الحصول على اثنين أو ثلاثة من الضباط البحريين البريطانيين للعمل فى مصر كما نوه الخديوى بأن إدارة الفنارات والموانى المصرية تحت إدارة الضابط الإنجليزى ماكيلوب باشا Mc-Kilop[٩١] وأن عمليات تحسين ميناء الإسكندرية تجرى تحت إشرافه . بل إن الخديوى عهد إليه بتكوين شركة لتصدير الملح من البحر الأحمر إلى ممتلكات انجلترا فى الهند. وفى هذا دليل على مدى ثقة الخديوى بالسيد/ ماكيلوب، وأن مشروعه سيجلب دخلا معقولا، واستطاع درموند دراسة حالة القناة عمومًا وأرسل تقريره إلى وزارة البحرية[٩٢].

وربما تكون رحلة نائب وزير البحرية والأبحاث السابقة التى قامت بها السفن البريطانية لدراسة منطقة شمال بور سعيد، ما هى إلا تمهيد لعملية دراسة عسكرية ميدانية لقناة السويس تمهيدًا للوقت الذى يحصل فيه الغزو البحرى للقناة.

ولم تقتصر جهود انجلترا على عملية مسح القناة ودراسة مداخلها. بل كانت تقوم بعملية مراقبة إيرادات شركة قناة السويس. لأن ذلك كما ذكرت مهم بالنسبة لعملية تخفيض الرسوم الإضافية التى نصت عليها قرارات مؤتمر القسطنطينية وكان ذلك من الموضوعات الهامة التى اهتمت بها الدول البحرية عامة وحكومة انجلترا خاصة.

وقد رفضت سلطات شركة قناة السويس تزويد قناصل الدول ببورسعيد بتفاصيل إيرادات الشركة، لأن الشركة كانت تعطى تلك البيانات فقط للوكلاء والقناصل العموميين بمعرفة وكيل عام الشركة بالإسكندرية، وكانت الشركة تطبع نشرة يومية للسفن العابرة للقناة وتعرضها ببورصة الإسكندرية Alexandria Bourse وكانت تنشرها الجرائد المحلية. وقد أرسل ستانتون - قنصل بريطانيا فى مصر - بتقريره إلى وزارة الخارجية أنه ليس هناك داع للتقدم لوكيل شركة قناة السويس بالإسكندرية للحصول على هذه المعلومات، وآثر الحصول عليها من أعداد جريدة الشركة الثلث شهرية «Bulletin Décadaire» وحصل على أعداد هذه الصحيفة بصفة منتظمة للرجوع إليها.

واقترح ستانتون على دربى لفت نظر المندوب العثمانى بشركة قناة السويس إلى موضوع إيرادات الشركة وأشار إلى أن هذا المبعوث العثمانى غير موجود بمصر حتى يمكن إثارة هذه المسألة معه، والحكومة المصرية ممثلة فى مجلس إدارة الشركة بباريس أما الحكومة التركية فغير ممثلة(٩٣). إلا أن وزارة الخارجية علقت على تقرير ستانتون بأن المعلومات المأخوذة من جريدة الشركة غير كافية لأنها تنشر فقط حمولة الشحنات Tonnage de chargement وهى معلومات غير كافية لمعرفة إجمالى الحمولات العابرة للقناة لإجراء عملية تخفيض الرسم الإضافى المنوه عنه باتفاقية القسطنطينية ١٨٧٣ والذى يمكن معرفته فقط عن طريق الشركة. وأن رفضها إمداد قناصل الدول بتلك النشرة سيجعل حكوماتها عاجزة عن مراقبة عملية تخفيض الرسوم الإضافية، وأن المندوب المصرى فى شركة قناة السويس والمقيم بباريس لاتجدى رقابته طالما أنه يقيم بباريس(٩٤).

وقد أثارت الحكومة البريطانية هذا الموضوع مع حكومة النمسا فأخبرتها: «برفض شركة قناة السويس إمداد قناصل الدول ببورسعيد بالنشرة الشهرية الموضحة لحمولات السفن العابرة للقناة، والمتخذة أساسًا لتحصيل رسوم المرور، وأن هذا الموضوع يهم كل الدول المشتركة فى مؤتمر الحمولة بالأستانة، حتى يمكن الاستفادة من تخفيض الرسم الإضافى. وقامت الحكومة البريطانية بإخطار الحكومة العثمانية بذلك الأمر للفت نظر الشركة إلى ذلك(٩٥)

هذا وقد قام ستانتون بتوجيه نظر شريف باشا(٩٦) بضرورة الحصول على مستندات صحيحة لحركة الملاحة بالقناة تحتفظ بها الحكومة المصرية للتأكد من صحة المعلومات الخاصة بحركة المرور بالقناة لأهميتها فى تخفيض الرسوم الإضافية. ورأى ستانتون أنه من المستحسن التنبيه على قبطان كل سفينة بميناء بور سعيد والسويس . بتقديم صورة من شهادة التسجيل لكل سفينة موضحًا بها صافى الحمولة التى اتخذت أساسًا لتحصيل الرسوم، إلى سلطات الميناء المصرية، وهذه البيانات تكون مفيدة لعمل مراجعة دقيقة لرسوم المرور التى تنشرها شركة قناة السويس، وبهذه الطريقة يمكن حل المشكلة فى نظر ستانتون(٩٧).

ورأى لورد دربى أن يقوم ضباط ميناء بور سعيد بأخذ معلوماتهم مباشرة من السفن أو وكلاء السفن وليس من موظفى شركة القناة. وطلب من ستانتون تقديم بيان إيرادات القناة بصفة دورية(٩٨).

وفعلا استجابت الحكومة المصرية لطلب إنجلترا، وأرسل شريف باشا إلى ستانتون يخبره بأن قباطنة ميناءي بور سعيد والسويس سيحصلون على بيانات الحمولة الرسمية لكل السفن التى ترغب في العبور فى القناة . وأن بيانات رسوم المرور التى يحصلون عليها من

ربابنة السفن أو من وكلائهم بالسويس أو بور سعيد سوف يتم نشرها بصفة دورية بمعرفة الحكومة المصرية(٩٩).

ولم تكتف الحكومة البريطانية بذلك، بل كلفت «بيرسيفال» Perceval - نائب القنصل البريطاني في بور سعيد - بأن يمد حكومته بقائمة بأسماء السفن التي عبرت قناة السويس، ووجد بيرسيفال صعوبة في الحصول على تلك المعلومات(١٠٠).

كذلك كلف، مجلس التجارة البريطاني ربابنة السفن البريطانية بتسجيل أنفسهم بالقنصلية البريطانية ببور سعيد لأخذ بيانات حمولة سفنهم، أما السفن الأجنبية وهي خارج نطاق سلطة القنصلية البريطانية ببور سعيد فإن بيانات هذه السفن أمكن الحصول عليها بالتراضي مع ممثليهم ووكلائهم(١٠١).

وهكذا أحكمت انجلترا الحصار علي الشركة لمعرفة إيرادتها بدقة. لقد رأينا كيف سارع دي لسبس بقطع مباحثات شارل بالاستانة وماريوس فونتان بلندن، خشية التدخل في إدارة شركة قناة السويس في شكل مؤتمر دولي على غرار «لجنة نهر الدانوب»، وانتظرت الشركة الفرصة للحصول علي مطالبها بعد تلك الهزيمة. ولكن الظروف تغيرت عندما قامت إنجلترا بشراء أسهم مصر في قناة السويس (١٨٧٥). فلم يجد دي لسبس بدًا من التفاهم مع الحكومة الإنجليزية عندئذ.

وتم توقيع اتفاقية «٢٦ فبراير ١٨٧٦» بين دي لسبس ممثلا للشركة وستانتون عن الحكومة البريطانية والتي أطلق عليها دي لسبس «اتفاقية السلام» جاء فيها:

١ - يعلن دي لسبس قبوله لقواعد الحمولة المقررة في مؤتمر القسطنطينية الدولي (١٨ ديسمبر ١٨٧٣).

٢ ـ تخفيض الرسوم الإضافية اعتبارًا من سنة ١٨٧٧ بمعدل نصف فرنك سنويًا، والخفض الثانى من أول يناير ١٨٧٩، والخفض الثالث من ١٨٨١، والرابع ١٨٨٢، والخامس ١٨٨٣، والسادس ١٨٨٤.

وبذلك يتلاشى رسم الثلاثة فرنكات الإضافية.

٣ ـ أن تقوم الشركة بمشاريع تحسين وتعميق القناة.

٤ ـ أن يسحب دى لسبس الاحتجاجات المقدمة للباب العالى، والتى كانت قد قدرت إجمالى خسارة القناة ٤,٨٠٤,٥٤٠ فرنكًا(١٠٢).

هذا وقد ظلت مشكلة إعادة قياس السفن للتأكد من صحة بيانات شهادة حمولة السفينة فترة من الوقت، ونالت مزيدًا من البحث والدراسة بين كل من الكولونيل ستوكس ممثلا للحكومة البريطانية وفرديناند دي لسبس عن الشركة، وكان ستوكس يرى أن المؤتمر الدولى للحمولة قد أقر اعتماد شهادات حمولة السفينة: Papers are to be believed فرد عليه دى لسبس بقوله: «إن المؤتمر لم يمنع مراجعة هذه المستندات" The report does not forbid this verification " وكان دى لسبس يهدف من مسألة إجراء مراجعة شهادات حمولة السفينة احتمال وجود غش بالمستندات، فأكد له ستوكس أن الأخطاء التى تكشفها الشركة فى مستندات السفينة ستسارع الحكومة البريطانية بتصحيحها وستعمل جهدها لتلافى هذه الأخطاء مستقبلا، وأن ستوكس سيبذل قصارى جهده شخصيًا للتوصل إلى اتفاق ينهى الغش Frauds فى المستندات(١٠٣). ثم عاد ستوكس لدراسة هذه المشكلة مع شارل دى لسبس فى باريس خاصة وأن عملية مراجعة شهادات حمولة السفينة بإعادة قياسها يتسبب فى تأخيرها، فأكد له شارل أن هذا العمل ضرورى للتحقق من صحة بيانات شهادة الحمولة. وحيث أن حجة شارل

كانت قوية عندئذ أكد له ستوكس أنه سيضع هذا الأمر أمام حكومة إنجلترا وكافة الأطراف المعنية ليجد له حلا بروح ودية يرضى جميع الأطراف ويزيل كافة الشكاوى من جانب شركة قناة السويس(١٠٤).

واستمر الحال إلى أن تم الاتفاق بين الحكومة البريطانية وشركة قناة السويس في ٥ فبراير ١٨٧٨. "Accord tranactionnal du 5 Fevrier 1878 » فعمل على حل مشكلة تطبيق قواعد الحمولة وطريقة التثبيت والمراجعة التى تقوم بها الشركة للتأكد من صحة حمولة السفينة، فاصدرت الحكومة البريطانية نموذجا جديدًا لشهادة الحمولة يسهل على مندوبى شركة القناة مراجعة تفاصيل قياس السفينة بسرعة حتى لا تتعطل عند عبورها للقناة(١٠٥).

والمشكلة الثانية هى اعتبار الجنود كركاب على سفن نقل الجنود. ووافقت الحكومة البريطانية على اعتبارهم ركابًا نظرًا لحالة الشركة المالية. ولم تصر الحكومة البريطانية على إثارة هذه المشكلة على أساس أن جنود الدول الأخرى يعاملون الجنود على أساس أنهم ركاب(١٠٦).

وهكذا نجد أن الصراع الدبلوماسى الذى دار قبل استسلام دى لسبس كان صورة واضحة لازدياد النفوذ البريطانى وانحسار النفوذ الفرنسى فى كل من الاستانة والقاهرة. فقد أيدت الدول الأوروبية انجلترا والباب العالى بالنسبة لضرورة عدم تأخير تنفيذ شركة قناة السويس لقرارات المؤتمر الدولى للحمولة وأصبحت فرنسا معزولة . ولذلك نجد دوق ديكاز - وزير خارجية فرنسا - يخطر دى لسبس بألا يتوقع تأييدًا له فى مسألة عدم تنفيذه قرارات المؤتمر الدولى. وأكد تدخل الحكومة البريطانية أن شركة قناة السويس عرضة لنوع من الإدارة الدولية فى الموضوعات الخارجية ومع ذلك فإن هذه الإدارة لا يترتب عليها حرمان الشركة من الحصول على ربح معقول. وبذلك

استطاعت الحكومة البريطانية عن طريق تصميمها بالتمسك بالعرف أن تقيم جبهة متحدة من الدول ضد فرنسا. على أى حال فإن مسألة رسوم المرور لم تؤثر فى الجانب الأهم بالنسبة لإنجلترا وهو ضمان نفوذها المتفوق والمباشر على إدارة كل من القناة ومصر(١٠٧).

وتبدو أهمية مشكلة رسوم المرور أنها حددت الوضع الدولى لقناة السويس بشكل واضح. وترتب على الصراع اتفاق عام بين الدول أن هذا الممر الملاحى الصناعى الضيق الذى يربط بين بحرين مفتوحين قد أصبح موضوع اهتمام دولى. هذا بالإضافة إلى أن استخدام القناة أصبح موضوعًا هامًا فى القانون الدولى منذ أن دخلت الدول المختلفة فى مفاوضات مع شركة قناة السويس، وهذا أعطاها صفة «شبه دولية» aquasi -international Status(١٠٨).

الهوامش

(١) راجع الاتفاقية فى نهاية هذا الفصل وراجع أيضًا الفصل الثالث من الباب الثالث (بيع أسهم قناة السويس).

(٢) راجع نص التقرير المقدم من دى لسبس إلى الجمعية العمومية لحملة الأسهم الجلسة ١٨ بتاريخ ٢ يونيو ١٨٧٤ تحت عنوان الموقف العام:

Bulletin Décadaire, No, 88,3 juin 1874,pp. 5-13.

(3) ... ne furent point convoqués des délegues des parties contractantes ibid.

(4) Ibid, p. 12.

(5) Bulletin Décadaire, No. 88 Op. Cit. pp.5 - 6.

(6) Ibid., pp. 12-13, No. 96, 22. 8.1874.

(7) Ibid, p. 13.

(8)... In an anomalons position for a controller ' Fitzgerald, Op. Cit. T. 2 p. 245.

(٩) نشرت صحيفة الشركة تقريرًا مسهبًا عن مشكلة رسوم المرور ومؤتمر الحمولة الدولى بالأستانة ١٨٧٢ وتكتل الدول ضد الشركة وذلك فى جلسة الجمعية العمومية للمساهمين رقم ١٩ بتاريخ ٢٩ يوليو ١٨٧٥ . راجع:

Bulletin Décadaire, No. 130. 2.8. 1875.

(10) Lord Derby to Elliot, 27 1874, pari. p. Egypt. 2.(1876) No. 2.

(11) Ibid.

(12) Elliot to Derby, 22,7,1874. p. Egypt (1876) No, 6.p.4.

(13) part. p. Egypt 5 (1876) p. 10. cf. Fitzgerald , Op. cit. Vol. 2.p. 242.

(14) Gray to Tenterden, 10. 8. 1874. par. p. Egypt 2 (1876) No 10. pp. 5 - 8.

(15) Derby to Elliot., 17.8.1874. par p. Egypt 2 (1874) No. 11. pp. 8 -9.

(١٦) حصلت الشركة ٢٤٧٧,٦٥ استرلينى زيادة فى الرسوم بدون وجه حق وطلبت السفينة رد المبلغ ورفض دى لسبس وأرفق جدولا بطريقة احتساب الرسوم:

Admirality to Tenterden, par.p. 14.9.1874. Egypt (بوزارة الخارجية) 2 (1876) No. 16.

كذلك احتجت وزارة البحرية على اختلاف الرسوم على السفينة الأخت "Hart sister ship. أى طبق الأصل ولكن اللورد دربى رأى عدم إثارة الشكوى نظرا للفروق الطفيفة، راجع:

Admirality to Tenterden, 30.10. 1874, par. p. Egypt 2 (1876) No. 36.p.27.

(17) Admirabity to Mr. Lister, 7.10. 1874, par. p. Egypt 2 (1876) No. 25. p. 18.

(18) Stanton to Derby, 1. 10. 1874. par. p. Egypt 2 (1876) No. 27.

طلب ستانتون من مستر بيرسيفال perceval نائب القنصل البريطانى فى بور سعيد . أن يمده بتفاصيل عن هذه الوقائع ليستطيع تقديمها واجراء تقرير عنها لإدارة الشركة بالإسكندرية، وحصل على قائمة ١٢ سفينة مزودة بشهادات حمولة من مجلس التجارة البريطانى ومع ذلك تجاهلتها الشركة . راجع:

Stanton to Derby, 2. 11. 1874, par. p. Egypt. 2. (1876) No. 30.

(19) Messers, watts Milburn and Co. to Derby. 2.12. 1874, par. p. Egypt. 2 (1876) No. 55.

(20) Tenterden to Mes ars Milbnrn, 9.12.1874. par.p. op cit No. 60 p. 40.

(21) Derby to Stanton 11,12. 1874, parl op. cit.No, 61. p.40.

أرسل الممثل القانونى لشركة قناة السويس Malenfer إلى محافظ بور سعيد فى ١٩ سبتمبر ١٨٧٤ أن على السفينة ميزوبوتاميا دفع ١٠٠٠ فرنك نتيجة للأضرار التى أصابت الكراكة التابعة لقناة السويس، وذلك بناء على المادة ٦، ١٠ من لائحة الملاحة بالقناة، أما ما جاء بطلب السفير أن تسمح شركة قناة

السويس للسفينة ميزوبوتاميا بعبور القناة بناء على شروط امتياز ١٨٥٦ فأعلن أن هذه الشروط لا تلزمنا وقال: ادفعوا ١٠٠٠ فرنك المدينين بها وبذلك نسمح لكم بعبور القناة برسوم المرور، لأن مهمتنا ومهمة جميع موظفى الشركة هو حسن إدارة القناة وجعلها صالحة للملاحة العالمية. رسالة Malenfer الى محافظ بور سعيد فى ١٨٧٤/٩/١٩ par.p.No. 26.op.cit.

(22) Complications and difficalties will be endless solong as this highway of nations remain in the hands of a private company, Fitzgerald, op. cit.T.2.p.248.

(23) Stanton to Granville, 24.9 1872. prt.p. Egypt 18 (1883) No. 1.

(24) Hallberg, Op. cit. pp. 228, 27.3.74, Cf. Wilson, Op.cit. p. 64. Hoskins pp. 432 - 436.

(25) Stanton to Derby, L.10. 1874, parl. p. Egypt. 2 (1876) No. 25 p. 23.

(26) Derby to Stanton. 2.7. 1874,parl l. p. Egypt. 2. (1876) No. 1.p.1.

(27) Stanton to Derby, 15.7. 1874; parl. p.Op. cit. No. 4. p.3.

(28) Nubar to Stanton, 16.11.1874, parl, p.op.,cit,no. 173.p.128.

(29) parl. p. Egypt. 5 (1876), attitude of French Government. p.7. يلاحظ أن الحكومة الفرنسية حاولت إن هى أقرت إشراف المحاكم الفرنسية على شركة قناة السويس صبغها رسميا بصبغة فرنسية وهذا يتعارض مع كونها شركة مساهمة من كل الدول ولها طابع دولى. وأن هذا سيثير ضدها الدول عامة وانجلترا خاصة.

(30) Derby to station, 11.12. 1875, Egypt 2 (1876) NO. 174,P. 130.

(31) Elliot to Derby. 18.1. 1875. parl. p. Egypt. 2.(1876) no. 81.p.52.

(32) Elliot to Darby, 21. 4. 1875 parl p. op. cit. No. 192. p. 91.

(33) ibid.

(34) Derby to Elliot, 11 - 11- 1872. parl p. Egypt 2 (1876) No. 42. p. 31.

(٣٥) كانت الشركة تنشر كل شهر بجريدتها المعروفة باسم Balletin Decadaire إحصائية بالسفن المارة بالقناة. والخسارة الناتجة عن تطبيق قواعد القسطنطينية وهنا مثال لتلك الاحصائيات عن شهر نوفمبر ١٨٧٥ : عبرت

قناة السويس ١١١ سفينة بلغ إجمالي حمولاتها ٣٩٣ر ١٣٠٢٦ طنا. والرسوم علي أساس ١٠ فرنكات لكل طن سعة حقيقية.

سنت فرنك

= ٢,٣٠٢,٦٢٢,٩٣

والرسوم حسب قواعد = ٢,٠٣٥,٨٥٦,٣٩

القسطنطينية

فروق الرسوم = ٢٦٦,٥٦٧,٥٤

إذن الخسارة توازي ٥٨,١١٪ راجع:

.Blletin Decadaire, No. 145 2-3 - 1876.

(36) properly stigmatized as, "International robbery

(37) Safwart pasha to Musurus, 21. 7. 1875 parli p. Egypt. 2 (1876) No 168. p. 124.

(38) Voisin op, cit . T.2.P. 259.

(راجع رسالة سفير فرنسا بإنجلترا إلى الخارجية الفرنسية فى ١٨٧٤/٥/١١).

(39) Hoskins, British Routes to India, pp: 453 - 454.

(40) Fitzgerald, op.cit.T.2.p.251.

(41) Ibid.

(42) Funck Brentano Christian, compagnie Universelle du Canal de suez paris 1947. pp. 107 - 108.

(٤٣) هذا الرسم الإضافى (فرنك واحد) لم يتم والذى سبق الباب العالى أن منحه للشركة عام ١٨٧١ ولم تطبقه الشركة آنذاك. انظر:

Parl. p. Egypt. No. 5. (1876) Canal dues. p.6.

(44) Lyons to Derby, 11 -7. 1874, parl, p. Egypt 2 (1876).

No 3. pp. 2 -3.

(45) Derby to Elliot, 2.8. 1874, parl, p. Egypt. 2 (1876) No. 7 p.4.

(46) Fitzgerald , op. cit.T,.2.p.251.

(47) Lyons to Derby, 31.8.1874, parl. p. Egypt. 2 (1876) No. 13 p. 10.

(48) Pitzgerald, op. cit, p. 254.

(٤٩) شارل ابن دى لسبس ويشغل فى نفس الوقت منصب نائب رئيس مجلس إدارة شركة قناة السويس.

(50) Lister to Farrar, 7,4, 1875, parl, p, Egypt 2 (1876) No 105 p.80.

(51) Bulletin Décadaire, No. 130, 2 -8.1875.

(52) Voisin, T.2. op. cit. pp. 268-9.

(رسالة سفير فرنسا بالآستانة إلى وزارة الخارجية الفرنسية فى ١٨٧٥/٤/٦).

(53) Ibid, pp. 269-270.

(54) Fitzgerald, op.cit. T. 2 p. 252.

(55) Bulletin Décadaire No. 130, 2. Aout. 1875, p.7.

(56) Ibid, pp. 7 -8.

(57) Elliot to Derby, 6,4,1875, parl p. Egypt No. 2 (1876) No. 115 pp. 84 -85.

(58) Elliot to Derby, 7,4, 1875, parl. p. Op. cit. No. 116. p. 87.

(59) Ibid.

(60) Elliot to Derby, 21, 4. 1875, parl. p. Egypt 2 (1876) No 122. p. 99.

(٦١) أرفقت مع رسالة هنرى إليوت إلى دربى وثيقة مشروع الأعمال المقترحة لتحسين قناة السويس والمقدمة من دى لسبس ويمكن الرجوع إليها لمعرفة تفاصيلها. وكان إجمالى المبلغ المقترح للمشروع: ٤٠,٥٦٣,٢٧٥ فرنكا منها ٢٨,١٨٣,٢٧٥ فرنكا لتعميق القناة وعمل التكسيات لضفاف القناة ومنشآت القناة نفسها. أما المبلغ الباقى وقدره ١٢,٣٧٥ فرنكا فكان مخصصا لتحسين ميناء بور سعيد راجع الوثيقة السابقة (رقم ١٢٢).

(62) Elliot to Derby, 23. 4. 1875, parl p. Egypt 2 (1876) No 132 p. 92.

(63) Decaz to Gavard, 5,5, 1875, parl. p. Ibid,. No. 139.
p.99.

(64) Bulletin Décadaire No. 130 2.8.1875.p.8.

(65) Mr. Trevor (بمجلس التجارة) to Lister (بالخارجية)
10.4. 1875, parl. p. op. cit. No 109 p. 82.

(٦٦) راجع الفصل الثانى - مشكلة رسوم المرور.

(67) Plummer (رئيس مجلس الإدارة)

to Derby, 5-6. 1875, parl p. Egypt. 2 (1876) No 143 p. 105.

(68) Bulletin Decadaire No. 130. op. cit. pp. 8 -9.

(69) Ibid.

(70) Derby to lyons, 12.6. 1875. parl. p. op. cit.No. 150 p. 106.

(71) Lyons to Derby, 19.6. 1875 Ibid No. 152. p. 112.

The company opposed more than a platonic

RResistance to the recommendation of the commississission.

(72) "In a very marked not to say offensive manner ibid, p. 113.

(73) Fitzgerald, op. cit. p. 261.

(74) Derby to Lyons 2.7. 1875 par. p. Egypt 2 (1876) No 157 p. 115.

(٧٥) أرسل الصدر الأعظم رسالة إلى ألخديوى بتاريخ ٢٢ يونيه ١٨٧٥ يستفسر منه عن رأيه فى مشروع دى لسبس وفى نفس الوقت أفهم الصدر الأعظم سفير فرنسا بالأستانة أن دراسة مشروع دى لسبس حرى بها أن تكون فى مصر لا الآستانة. راجع رسالتى سفير فرنسا بالآستانة إلى وزير خارجية فرنسا فى ٢٢ يونيه، ٧ يوليو ١٨٧٥.

Voisin op. cit. T. 2. p. 275.

(76) Elliot to Derby, 4.7. 1875. part. p. Ibid. No. p. 116.

(77) Elliot. to. Derby, 4.7. 1875, ibid, No 165, p. 123.

(78) Bulletin Decadaire No. 130, 2 .8, 1875, p.9.

(79) Derby to Elliot,. 5.8. 1875. parl. p. op. cit. No 167 pp. 123 -124.

(80) Safwat to Musurus, 21. 7.1875, ibid. No 168, p. 124 .

(81) Elliot to Derby., 7.4.1875, parl. p. ibid. No 116. p. 87.

(82) Elliot to Derby, 12. 6. 1875. parl. p. Ibid. No. 153. p.113 cf parl. p. No. 159, p. 116.

(83) Lyons to Derby, 18.6.1875, par. p. Egypt 2 (1876) No. 152 p. 12 cf. Derby to Lyone. 2.7. 1875. par. p. Ibid No. 157 p. 115.

(84) Buchanon to Derby, 24 3. 1875, par. p. ibid. No. 100 p. 74.

(85) Derby to Buchanon, 31,5. 1875, p. Ibid No 147. p. 104.

(86) Buchanon to Derby, 23. 3. 1875, part. p. Egypt. 2 (1876) No. 100.

(87) Doria to Derby, 22, 6 1875, Par. P Ibid. No, 155. P. 114.

(88) Stokes to Derby, 11,11,1874, Par P. Egypt. 2 (1876) No,40 P. 30

(89) Tenterden to admiralty, 6, 11, 1874, Par, P. Ibid. No. 39. P. 30. Cf. Stokes to admiralty, 11, 11, 1874 Par. p, Ibid. No, 41.

(90) The Secretary to admiralty, 27, 2. 1875, Par. P. Egypt, No, 2 (1876) No. 96. P, 66.

(٩١) تقلد ماكيلوب منصب «مدير مصلحة الموانى والمنائر المصرية» وقد اشترك ماكيلوب باشا فى حملة الصومال الجنوبى (١٨٧٥). انظر: عبد المنصف محمود - البحرية المصرية فى مائة عام ١٨٦٢- ١٩٦٢ - ص٦٩٧ (تاريخ البحرية المصرية) وراجع أيضا: شوقى عطاالله الجمل - سياسة مصر فى البحر الأحمر فى النصف الثانى من القرن ١٩ ص٢٨٠، وراجع (مشكلة رسوم المرور).

(٩٢) يذكر درموند فى تقريره أن القناة يعمل بها مرشدون من كل البلاد ويوجد أربعة مرشدين فرنسيين، ونوه بكرم الضيافة المصرية، وطلب فى تقريره الاهتمام بمسكن القنصل البريطانى ببورسعيد لأنه لا يليق بمركزه لأنه يقل عن زملائه مظهراً. ولا يتفق مع زيادة حركة السفن البريطانية فى القناة وتزايد مصالحها بالتالى لدى القنصل، وأرفق بتقريره كشفا بإيرادات القناة للسفن خلال عامى ٧٣، ١٨٧٤ ونوه بارتفاع نسبة السفن البريطانية. وذكر أن مجموع سكان بورسعيد ١٠,٤٠٠ نسمة منهم ٦٠٠٠ عربى والباقى من المالطيين (انجليز) - يونانيين - فرنسيين - ايطاليين - نمساوين - ألمان - ومعظمهم من الفئات السيئة، وحوادث السرقات والقتل متكررة الحدوث : راجع:

Vice - admiral, J, Drummond to admiraly. 16. 3. 1875, Parl, P. Ibid No, 103, PP. 76 - 77.

(93) Stanton to Derby, 14, 10. 1874, PP. Ibid, No, 33, P, 26.

(94) Derby to stanton. 19, 11. 1874, Par. P. Egypt 2 (1876) No. 46. P. 32.

(95) Derby to Beust, 20. 11. 1874, Par. P. Ibid. No. 47. P. 32.

(٩٦) وزير العدل بالحكومة المصرية.

(97) Stanton to Derby, 5. 12. 1874. Parl P. Op. cit, No, 63.

(98) Derby to Stanton, 8. 1. 75. op. cit,

(99) Sherif Pasha to Stanton, 22. 2. 1875. Parl. P. Ibid. No. 98 P. 66.

(١٠٠) تضمنت القائمة أسماء السفن فى الفترة من ٩٢ أبريل ١٨٧٤، وهو تاريخ ابتداء تطبيق رسوم المرور الجديدة حتى ٣١ ديسمبر سنة ١٨٧٤ ومنشور بها تفاصيل حمولات وجنسيات هذه السفن (بالوثائق البريطانية.Parl. P من ص ٦٨ - ٧٣).

عبرت قناة السويس عام ١٨٧٤ (١٢٦٤ سفينة) وترتيب الجنسيات حسب أهميتها: انجلترا ٨٩٨ ـ فرنسا ٨٧ ـ النمسا ٦١ ـ هولندا ٥٣ ـ ايطاليا ٥٧ ـ ألمانيا ٣١ ـ أسبانيا ٢٧ ـ تركيا ١٦ ـ مصر ٨ ـ النرويج ٨ ـ روسيا ٣) راجع:

- Stanton to Derby, 25. 2. 1875, Par, P. Egypt 2 (1876) No. 99 P. 67.

to Derby 21.6.1875. part. p. Egypt 2 (1876) No. 160.p. 117.

(101) Cookson القائم بالأعمال الإنجليزى فى مصر

(١٠٢) كان دى لسبس يرسل احتجاجاته للباب العالى شهريا ويرفق بالاحتجاج كشفا بقيمة الخسارة التي لحقت بالشركة نتيجة تنفيذ رسوم المرور الجديدة. راجع:

Voisin, op. cit.T. ii,pp 286, 296,297.

(١٠٣) راجع بروتوكول الاجتماع الذى عقد بين فرديناند دى لسبس وستوكس بالإسماعيلية فى ٣ فبراير ١٨٧٦ لإنهاء الخلافات بين الدول البحرية وشركة قناة السويس:

Parl p. Egypt No. 9 (1876) Inclosure in No. 13 stokes to Derby, 23. 2, 1876. p. 21.

(104) Stokes to Derby, Paris, March 7, 1876, parl. p. Egypt. No. 9. (1876) No 15.

(105) Voisin, Op. cit. T. ii. pp. - 303.

(106) Fitzgerald. Op. Cit., T.2. pp. 239 -241.

(107) Marlowe, the making of the suez Canal. op. cit. pp. 290 -291.

(108) Hoskins, British Routes to India, p. 458

● الباب الثالث

مصر تفقد أسهمها وحصتها (١٥٪) من صافى الأرباح السنوية فى شركة قناة السويس (١٨٧٥ - ١٨٨٠)

الفصل الأول

موقف الحكومة الفرنسية من صفقة أسهم مصر في شركة قناة السويس

- حالة مصر المالية.
- قصة أسهم مصر فى شركة القناة.
- عروض رجال المال الفرنسيين.
- الظروف الدولية وأثرها فى الصفقة.

(أزمة للعلاقات الفرنسية الألمانية صيف عام ١٨٧٥ وموقف انجلترا والروسيا من الأزمة).

- فرنسا تتخلى عن صفقة أسهم القناة.

فى الوقت الذى آخذت فيه حالة الشركة المالية فى التحسن، نجد الأزمة المالية فى مصر تزداد سوءاً. فلم تكد تمر ست سنوات على افتتاح القناة حتى فقدت مصر موردا ماليا هاما هو أسهمها فى قناة السويس التى باعها الخديوى إسماعيل لإنجلترا فى نهاية عام ١٨٧٥. وبعد ذلك بخمس سنوات باع الابن، توفيق باشا، حصة مصر فى الأرباح السنوية لشركة قناة السويس (١٥٪) لشركة فرنسية وبذلك خسرت مصر كل ميزة مادية تربطها بقناة السويس. وبدأت معها مرحلة جديدة من أخطر المراحل فى تاريخ مصر وتاريخ القناة.

نالت مسألة بيع الأسهم المزيد من الدراسة والتعليق من الكتاب الأجانب وأثارت العديد من المراسلات الدبلوماسية، كما نظر إليها المؤرخون الإنجليز نظرة إعجاب وفخر وتقدير. وحظيت الصفقة (بيع الأسهم) بأوصاف عديدة: فنجد مؤرخا مثل «هالبرج» ـ وهو يهودى (١) وقد نظر بإعجاب لدزرائيلى لنجاحه العظيم فى إحراز هذه الصفقة. فاعتبرها من جانب دزرائيلى بمثابة «ضربة معلم»؛ فقد أورد فصلا فى رسالته عن الصفقة بعنوان: (٢) "Disraeli'S Master Stroke' وكاتب آخر

يسميها: «نصيب الأسد» Lion's Share [٣]، وثالث يطلق عليها: «الغزو الإنجليزى لمصر»: L'invasion anglaise en Egypt"[٤]

وحرى بنا دراسة الدوافع التى أدت لقيام إسماعيل ببيع أسهم مصر فى شركة قناة السويس. وهذا بالتالى يدفعنا إلى الإشارة لحالة مصر المالية إبان تلك الفترة. وفى الحقيقة نجد أن الأزمات التى عانت منها مصر إبان حكم خلفاء محمد على ترجع إلى ولعهم بمظاهرة الفرنجة الغربية، فى الوقت الذى كان الشعب المصرى يعانى البؤس والفقر الشديدين[٥].

بدأ عهد القروض من حكم سعيد باشا، سواء القروض الأجنبية أم الداخلية. وقد صاحبت قناة السويس هذه القروض منذ بدايتها، فكانت نذير الارتباكات المالية التى اتخذها الاستعمار الأوروبى مسوغاً للتدخل المالى فالسياسى ثم العسكرى[٦]. وقد بلغت ديون سعيد باشا - بعد موته - مايزيد على أحد عشر مليوناً من الجنيهات[٧].

ولما تولى إسماعيل الحكم عام ١٨٦٣ أراد أن يجعل مصر قطعة من أوربا، بل ويود البعض القول بأنه كان يريد أن يجعل من نفسه نابليوناً ثالثاً فى الشرق[٨]

وبلغ إسراف الخديوى مداه؛ ففى مجال نشاطه الاقتصادى كان يهدف إلى تقوية مصر بزيادة قوته واستغلال ثروة البلاد استغلالا عصرياً، ولم يضع فى اعتباره جهل الفلاحين بالخبرات الاقتصادية الحديثة. وحاول اجتذاب رؤوس الأموال الأجنبية بفوائد باهظة، بالإضافة إلى قيامه بأكثر من مشروع فى وقت واحد[٩] متجهاً من جديد إلى نظام الاحتكار مقحما الدولة فى مخاطر الاستثمار الاقتصادى دون أن يشرف على هذه المشاريع مختصون يتمتعون بالخبرة والأمانة، وكان

إسماعيل محباً للهو والترف ولايحسن اختيار معاونيه مما أدى به إلى أن يقع فى أحابيل المنافقين والمتملقين الذين ملئوا أذنيه بما سيعود عليه من أرباح فسهل عليهم سلبه. وتحولت مشاريعه إلى وسيلة لابتزاز الخزانة العامة التى دبت فيها الفوضى فلجأ إلى الاستدانة بالشروط التى فرضها عليه المرابون ورجال المصارف ورجال الأعمال(١٠).

وخطورة تلك القروض الأجنبية أنها كانت المدخل للاستعمار وتسلط النفوذ الأجنبى. فالبنوكيون تمتعوا بطبيعة الحال بمساندة حكوماتهم بل نجد القناصل يمارسون ضغوطهم الدبلوماسية على الحكومة المصرية للحصول على ضمانات تعوض بها المقرضين عن خرق حقيقى أو غير حقيقى لشروط القروض التى سبق لهم أن أقرضوها. وكان القناصل يتناسون منافساتهم عندما يكون الأمر متعلقا بابتزاز المصريين ونهبهم عن طريق التهديد، ويعلق قنصل فرنسا العام على ذلك بقوله:

«عندما يتعاون الفرنسى والبريطانى سوياً فإنهما يستطيعان دائما إخضاع الحكومة المصرية»(١١).

ولقد أدت مضاربات إسماعيل التجارية والمالية ومغامراته الإفريقية، ومفاوضاته الباهظة التكاليف مع الآستانة من أجل الحصول على الاستقلال، إلى سقوطه شيئاً فشيئاً فى الديون وفى مخالب المولين الأوروبيين، ثم سقط فى النهاية فى مخالب الحكومات الأوروبية الأمر الذى عجل فى عملية التغلغل الاستعمارى الأوروبى فى مصر والتى بدأت مع غزو نابليون بونابرت وانتهت بالاحتلال البريطانى.

وهاهو إسماعيل يعقد العديد من القروض، ففى عام ١٨٦٤ عقد قرضاً بمبلغ خمسة ملايين جنيه استرلينى، ثم تلاه بقرض آخر عقده بسبب نزول أسعار القطن نزولا شديدا بعد الحرب الأهلية الأمريكية بمبلغ ٣٥ مليون فرنك. كذلك دفع عشرة ملايين فرنك لشركة قناة

السويس لاسترداد تفتيش الوادى. هذا بالإضافة إلى ماأنفقه فى تجهيز حملة كريت بالإضافة إلى توسيعه لقصوره وحدائقه[١٢]. وفى ١٧ أكتوبر ١٨٦٥ عقد نوبار باشا القرض الأول مع بنك «أوبنهايم نيفيه» بمبلغ ٣٠٠ر٣٧٧ر٣ جنيها إنجليزياً بفائدة ٧٪. وعزل إسماعيل نوبار وعين راغب باشا للمالية وكان هذا أيضاً ممن ليست له دراية بالمالية، فازدادت الحالة المالية سوءا، فعزله إسماعيل وعين بدلا منه إسماعيل صديق باشا، المعروف باسم: «إسماعيل المفتش» وزيرا للمالية[١٣].

وقدم بنك «أوبنهايم» قرضا آخر مقداره ٨ ملايين جنيه إنجليزى بفائدة قدرها ٢٥ر١٣٪، وذلك فى عام ١٨٦٨. كما استغل إسماعيل باشا فرصة احتفالات افتتاح قناة السويس لعقد العديد من القروض[١٤].

وهكذا بلغ إسراف إسماعيل مداه فكانت ديونه فى أول الأمر شخصية الصفة لأن سلطته كانت مقيدة بشروط تولية مصر، فلم تكن له قوة تجيز له أن يرتهن دخل الحكومة بأية صورة، فبلغ إجمالى ديونه عام ١٨٦٨ ـ ٥ر٢٥ مليون جنيه تراوحت فائدتها الاسمية بين ٧٪ و ١٢٪، أما فائدتها الحقيقية فتراوحت بين ١٢٪ و ٢٦٪، لذلك حظرت عليه الحكومة العثمانية عقد قروض جديدة[١٥].

واستمسك السلطان بالفرمان الذى أصدره لإسماعيل فى ٢٩ نوفمبر ١٨٦٩ بضرورة إشراف الباب العالى على شئون مصر المالية، وعندما عقد إسماعيل قرضاً فى عام ١٨٧٠ قيمته سبعة ملايين جنيه بضمان الأراضى الأميرية وبفائدة تزيد على ١٣٪، عندئذ كتب الباب العالى للحكومة الإنجليزية من حيث هى الدولة الممثلة لمعظم الدائنين «يحتج مقدماً على كل اتفاق مالى يمس دخل مصر بالذات ولايكون قد أقره صاحب الجلالة الشاهانية السلطان»[١٦]. وقد بذل عالى باشا جهده لمنع القروض التى يقترضها الخديوى لأنها سترهن فى النهاية دخل

مصـر وتؤدى إلى السـيطرة الأجنبـيـة على إحدى دويلات الإمبـراطورية العـثـمانيـة، وانتـقال السلطة والنفـوذ من أيدى وزارة البـاب العـالى إلى صالونات بيوتات المال الأوروبية الضخمة[17].

إلا أن نفوذ رجال المال كان راجحاً لدى الحكومة البريطانية فتجاهلت نداء السلطان. وتمكن إسمـاعيل بـالرشوة الضـخـمة التى نفح بها الصدر الأعظم أولا والسلطان ثانيا، أن يحـصل على إذن بـعـقـد قـروض جـديدة، فصدر فى ٢٥ سـبتمبـر ١٨٧٢ فرمـان أجاز به السلطان للخديوى عقد القـروض باسم الحكومـة المصـرية ودون الحـصول من البـاب العـالى على ترخيص بذلك، وتأكد ذلك الفـرمان الشامل بتاريخ ٩ يونيه ١٨٧٣ وبهذا الفـرمان تحـول دفـعة واحدة مـاكان قبل ديناً شـخصياً على الخديوى إلى دين على الحكومة[18].

وبعد أن حصل إسـمـاعيل على حـرية الاقتـراض، وكان وقتئذ (صيف ١٨٧٥) ينوى إرسـال حملة الحبشة، فحصل من بنك «أوبنهايم» الإنجليزى على قـرض قـدره ٣٢ مليون جنيه عـرف باسم «القرض المشئوم» بفـائدة سنوية ٨٪ ولم يـدخل خـــزائـن اسـمــاعــيل من هـذا الـقــرض ســوى ٠٠٠ر٧٥٠ر١١ جنيه. ويعلق البـعض على هـذا القـرض بقـوله: «لم يرو فى تاريخ القـروض الحكومـيـة صـفـقـة رابحـة كـهـذه بل ولافى تاريـخ الربا والمرابين، ولم يذكـر فى تاريخ العـالم كله أن شعبـاً وحكومـة سـرقا سـرقـة وقحة كهذه السرقة»[19].

وفى الحـقيقة نجد أن الارتباك المالى يرجع أيضـا إلى جانب إسـراف إسمـاعيل إلى ارتفـاع سـعـر الفـائدة للقـروض حتى بلغت مـابين ١٣٪ إلى ٩ر٢٦٪ فى بعض الأحيـان. فـقد بلغت ديون مـصـر الثـابتـة فى عـام ١٨٧٥ حـوالى ٦٨ مليـون جنيـه لم يـدخل خـزانتـهـا منه سـوى ٤٤ مليـون جنيـه والفـرق حـصل عليه الدائنون على هيـئة سمسـرة وخلافه. أما ديون مصر

السائرة فبلغت ٢٥ مليونا من الجنيهات الانجليزية بخلاف القروض الداخلية، وبلغ القسط السنوى للقرض حوالى خمسة ملايين جنيه استرلينى[٢٠]. وهذا المبلغ كان أكثر من دخل الحكومة المصرية[٢١].

وقد حاول المؤرخون الألمان أن يميطوا اللثام عن حقيقة العمليات المالية التى وقعت فى عهد إسماعيل فأجمعوا على إدانة الممولين الأجانب والمغامرين الأوروبيين الذين أحاطوا بإسماعيل ووضعوا أنفسهم فى خدمته والذين تمكنوا من «تضليله» رغم معرفته بشئون المالية العامة[٢٢]. ويذكر أحد المؤرخين الألمان «كوفمان» kaufman: «لقد بلغ من جشع رجال الأعمال والمولين الأوروبيين أنهم لما رأوا حاجة إسماعيل إلى عقد القروض لإتمام مشاريعه، كانوا يستغلون ضعفه المالى بشكل مستبشع، فكانوا يفرضون عليه شروطا مالية لو جرؤ فرد منهم على استعمالها فى أوروبا لكان جزاؤه السجن من قضاة المحاكم فيها»[٢٣].

جانب آخر من أسباب ديون إسماعيل، ظروف علاقاته مع الباب العالى، وماتحملته مصر بسبب إنشاء قناة السويس والتى قدرها «كرومر» بستة عشر مليونا من الجنيهات[٢٤] هذا بالإضافة إلى رغبة إسماعيل فى توسيع أملاك مصر فى أفريقيا، وإرضاء ساسة أوروبا بالرشوة والهدايا. وإسماعيل مقامر بطبعه لايعرف أين يقف بل يتمادى فى تخبطه إلى أواخر حكمه أملا فى تعويض خسائره ومنها دين المقابلة الذى قام به (١٨٧١) حين أغلقت فى وجهه أسواق باريس المالية بعد حرب السبعين [٢٥]

وقدر لورد كرومر ديون إسماعيل بمبلغ ٩٨ مليون جنيه انجليزى، منها ١٦ مليون جنيه صرفت فقط على قناة السويس والباقى تم تبديده[٢٦]. بينما قدر البعض القروض التى حصل عليها الخديوى إسماعيل خلال حكمه بنحو ثلاثة مليارات من الفرنكات أى مايساوى

١٢٠ مليون جنيه تقريباً وأن نصف هذا المبلغ على الأقل بقى فى أيدى الماليين وأصحاب البنوك والمضاربين من مختلف الأجناس ممن كانوا يحيطون بالخديوى اسماعيل على الدوام، وهذا هو الخراب بعينه(٢٧).

أما سماركو فقد أورد جدولا بالقروض التى حصل عليها إسماعيل حتى عام ١٨٧٣ فبلغت أكثر من ٦٨ مليون جنيه، تسلمت الخزانة منها ٤٣ مليون جنيه فقط(٢٨). بينما قدر «ملنر» ديون إسماعيل خلال ١٢ عاما بما يزيد عن ٨٩ مليون جنيه حتى نهاية عام ١٨٧٦، وهو رقم - فى نظره - هائل إذا ماتذكر أن عدد سكان مصر كان يزيد عن ٦ ملايين نسمة ويعتمد اقتصادها على الزراعة بشكل أساسى. وزادت الضرائب على الأرض حتى بلغت أكثر من ٥٠٪ ولم نجد فى التاريخ المالى لأى دولة مثل هذا الظلم وذلك الإسراف(٢٩).

أما عن الظلم الذى حاق بالشعب المصرى عند جباية الضرائب فقد وصفه أحد الكتاب بقوله: «لاأستطيع أن أصف لك مدى البؤس الذى حاق بالناس. ففى كل يوم ضريبة جديدة، والآن كل حيوان وجمل وبقرة وشاة وحمار وحصان يجب أن يدفع عنها. ولم يكن فى مقدور الفلاحين أكل الخبز، فهم يعيشون على وجبات هزيلة: "a barely meal" ممزوجة بالماء وبعض الخضراوات ولقد جعلت الضرائب الحياة صعبة. وامتلأت السجون بالناس الذين عجزوا عن دفع الضرائب. وهجر الفلاحون قراهم بأعداد كبيرة فرارًا إلى الصحراء»(٣٠).

هذا ولم يدافع عن إسراف إسماعيل سوى «كرابيتيه بيير» واستند فى دفاعه إلى تقرير لجنة كيف بأن الأموال قد صرفت على الإدارة الحكومية وهاجم كرابيتيه كتابات ملنر وكرومر(٣١). كما دافع سماركو عن إسراف إسماعيل وحاول أن يقيم الدليل على أنه لم يكن سبب الارتباك الذى حل بمالية الدولة فى عهده(٣٢). بينما يذكر صبحى

وحيدة: «بينما كان محمد على لايريد من ألقاب الشرف غير اسمه ولايصبو إلى منافسة السلطان إلا فى سلطته، كان أبناؤه يريدون أن يكونوا ملوكاً ويتمسكون بمظاهر الملك..»(٣٣).

وعلى أى حال فإنه يمكن تلخيص أسباب الأزمة المالية فى عهد إسماعيل إلى الأموال الطائلة التى أنفقت لملافاة الكوارث الطبيعية (الكوليرا ١٨٦٥ ـ نزول أسعار القطن) وماأنفقته مصر على مشروع قناة السويس ، وارتفاع سعر الفائدة على القروض وجشع الدائنين والممولين ورجال المال، وحب إسماعيل للظهور والتمتع بملذات الحياة وسياسته التوسعية فى إفريقيا لمد حدود الدولة المصرية ورغبته فى توسيع الاستقلال الداخلى لمصر برشوة السلطان وحاشيته بالأموال والهدايا(٣٤).

وأخذت بوادر الأزمة المالية تتفاقم عندما وردت برقية من الآستانة فى مساء يوم ٧ أكتوبر ١٨٧٥ إلى بورصة الإسكندرية تفيد بأن الباب العالى سيدفع ابتداء من أول يناير ١٨٧٦ نصف فوائد ديونه نقداً والنصف الثانى سندات على الخزانة بفائدة قدرها ٥٪، وهذا معناه إفلاس الحكومة التركية، فأدى ذلك إلى انهيار الأسعار انهياراً سريعاً ومزعجاً. ولما كان وضع مصر العام مرتبطاً بتركيا، فقد كان رد الفعل قويا لدى دائنى مصر، فانزعجوا وخشوا أن يقتدى إسماعيل بالسلطان ويعلن إفلاسه، فأدى ذلك إلى هبوط فى أسعار الأوراق المصرية وتوقفت الأعمال وبات الجميع يتوقعون فى التصفية المقبلة الخراب التام، ولكن الجرائد الانجليزية حاولت تبديد المخاوف بنشر المقالات لطمأنة الرأى العام، مؤكدة أن النظام الإدارى والمالى المصرى يختلف كلية عن النظام التركى بالإضافة إلى المشاريع المصرية المفيدة وأثنت على الخديوى (٣٥).

واضح من هذا محاولة الصحف طمأنة الرأى العام حتى لا تضار مصالح أصحاب الديون الإنجليز فيصيبهم الضرر من جراء نزول أسعار الأسهم والسندات فى مصر.

وعندما استفحلت الأزمة المالية، طلب الخديوى من ستانتون - قنصل بريطانيا فى مصر - فى ٣٠ أكتوبر، إيفاد موظفين إنجليز أكفاء ذوى خبرة بالنظم المالية لمعاونة ناظر المالية المصرى فى سد الخلل الذى يعترف به فى هذه النظارة، وانقضت ثلاثة أسابيع ولم ترد الحكومة البريطانية على هذا الطلب إلا بعد مرور يومين على شرائها لأسهم مصر فى قناة السويس (٣٦).

أضف إلى ذلك أن خريف عام ١٨٧٥ جاء باضطرابات سياسية فى الإمبراطورية العثمانية، فبالإضافة إلى إعلان تركيا إفلاسها، تحدث الاضطرابات على الحدود بين تركيا والنمسا وتندلع ثورة البوسنة والهرسك (٣٧)، كل ذلك جعل دزرائيلى يصرح بأن الأزمة المالية التركية قد تجر الوبال (٣٨). وقد عبر دزرائيلى عن مخاوفه فى هذه المسألة فى خطاب بعث به إلى «لادى برادفورد» فى ٣ نوفمبر يقول فيه: «إن المسألة الشرقية التى خيمت على أوروبا لمدى قرن والتى أطالتها حرب القرم نصف قرن آخر بدأت تظهر الآن ويبدو أن نصيبى مواجهتها وتسويتها» (٣٩).

كذلك تتضح آثار تلك الأزمة فى الخطاب الذى بعث به «جافارد» القائم بالأعمال الفرنسى فى لندن إلى دوق ديكاز - وزير الخارجية - يذكر فيه أن إعلان إفلاس تركيا واضطرابات الجبل الأسود ستؤدى إلى إثارة المسألة الشرقية من جديد، واحتمال تحول الخطر الروسى من الامتداد شرقا إلى الامتداد فى اتجاه الجنوب، وهذا سيكون بمثابة

تهديد لخط المواصلات الانجليزى مع آسيا، وسيؤدى بالتالى إلى إثارة العداوة من جديد (٤٠).

وهكذا أدت الاضطرابات السياسية والمالية فى المنطقة إلى استحكام الأزمة المالية للخديوى، وبات الموقف فى منتهى الحرج عندما تناقلت الألسن أن أحد أصدقاء إسماعيل المفتش قد اعترف لزائره بأن الخزينة لم يعد فيها من النقود إلا ما يكفى لسد احتياجات البلاد لبضعة أيام فقط وأما بعد.... فيفعل الله ما يشاء (٤١).

واقترح البعض أن يفعل الخديوى مثلما فعل السلطان - أى يعلن إفلاسه - فأخذ الخديوى يوازن مزايا وعيوب القيام بمثل هذا العمل(٤٢). وكان إسماعيل قد أصدر أوامره لوزير ماليته أن يبذل ما يمكن لضمان سداد استحقاق ديون أول ديسمبر ١٨٧٥. والدفع المطلوب على الدين السائر لمدة أربع سنوات بقدر المستطاع فاتجه نظر إسماعيل صديق إلى الأسهم الخاصة بقناة السويس. فقام الوزير بمعاونة (البنك الانجليزى - المصرى) وتحت رعاية البنك العقارى الفرنسى بالتفاوض سراً فى أمر إصدار سندات مالية قيمتها ١٦ مليون جنيه لمدة أربع سنوات بفائدة قدرها ١٥٪ وتكون أسهم قناة السويس ضماناً لسدادها، على أن تحول تلك السندات فيما بعد إلى قروض بعد سداد قرض ١٨٦٤ (٤٣). ويذكر «شارل ليساج» أن فرنسياً - لم يذكر اسمه - قد عرض على إسماعيل حلا كريما للخروج من الورطة المالية، وهو أن يقوم ببيع١٧٧,٦٤٢ سهما الخاصة بقناة السويس. وعندما فكر إسماعيل فى قيمة هذه الأسهم، وجد أنها عديمة النفع بالنسبة له خصوصاً بعد تنازله عن أرباحها للشركة لمدة ربع قرن، كما لم تضمن له تلك الأسهم النفوذ فى إدارة الشركة، لأن حرمان هذه الأسهم من كوبوناتها قد تسبب

فى حرمانه حق المشاركة فى التصويت فى الجمعية العمومية لحملة أسهم القناة (٤٤).

وحرى بنا أن نتعرف على قصة أسهم مصر فى قناة السويس. كيف حصلت عليها وكيف فقدتها. فقد فرضت عليها غرماً وفقدتها عبثاً.

طرح دى لسبس أسهم الشركة للاكتتاب العام فى الفترة من ٥ نوفمبر ١٨٥٨ - ٣٠ نوفمبر ١٨٥٨(٤٥) وقد اتجه دى لسبس بادئ الأمر إلى مؤسسة مالية يهودية هى «بيت روتشيلد» كى يباشر عمليات الاكتتاب، فطلب عمولة ٥٪. ولكن دى لسبس رفض وعول على تعيين مندوبين ومراسلين للشركة فى أمهات المدن يتولون هذه العملية. وكان دى لسبس يخشى أن تفشل حركة الاكتتاب إذ كان يتوقع عدم إقبال الجمهور فى إنجلترا على شراء أسهم الشركة. فقام بدعاية جبارة للمشروع وللشركة (٤٦)، وكان إقبال الجمهور الفرنسى على شراء قناة السويس كبيراً فبلغ عدد الأسهم التى اكتتب بها الفرنسيون ٢٠٧,١١١ سهماً أى أكثر من نصف مجموع أسهم الشركة (٥٢٪) وبلغ عدد المكتتبين الفرنسيين٢١ر٢٢٦ فرداً (٤٧) وقد قرر دى لسبس أن سعيد باشا طلب أن يوقف عمليات اكتتاب الفرنسيين فى أسهم الشركة عند هذا الرقم ٢٠٧,١١١ سهما حتى لا يتجاوز إكتتاب الفرنسيين نصف المجموع الكلى لعدد أسهم الشركة كى تحتفظ الشركة بطابعها العالمى قدر الاستطاعة(٤٨).

وفى مصر أذاعت الحكومة المصرية منشوراً على موظفيها حضتهم فيه على الاكتتاب فى أسهم قناة السويس ولم يستجب لهذا المنشور سوى عدد قليل من ضباط الجيش المصرى وغيرهم من قطاعات الشعب كنوع من استغلال المدخرات المالية، وكان سعيد قد عدل على ألا تكتتب الحكومة المصرية فى أكثر من ثلاثين ألف سهم. ولكن دى لسبس

خصص لمصر ٦٤ الف سهم تبلغ قيمتها ٣٢ مليون فرنك فقبلها سعيد. وفى نهاية الفترة المحددة للاكتتاب تبقى لدى الشركة ١١٧,٠٠٠٠ سهم دون بيع وهو عدد يزيد على ربع المجموع الكلى لعدد الأسهم [٤٩] ورغم ذلك فقد أعلن دى لسبس كذباً على صفحات الجرائد أن جميع الأسهم قد أكتتب بها خلال فترة الاكتتاب وأن الشركة قد استكملت شروط تأسيسها [٥٠].

وشكل دى لسبس مجلس إدارة الشركة من ٣٢ عضواً من مختلف الجنسيات معظمهم فرنسيون. وعين «كونوراد» Conorad، مندوباً لوالى مصر فى مجلس الإدارة، وهو رجل هولندى كان عضواً فى اللجنة العلمية الدولية، وهكذا لم يعين مصرى واحد فى هذا المجلس [٥١]. وفى ١٥مايو ١٨٦٠ اجتمعت لأول مرة فى تاريخ الشركة، الجمعية العامة لحملة الأسهم حيث أعلن دى لسبس أمام الجمعية نبأ جانب فيه الحقيقة مجانبة تامة، فقد قرر أنه اتفق مع سعيد باشا على أن يشترى الأخير عدداً إضافياً من أسهم الشركة بلغ ١١٣,٦٤٢ سهماً علاوة على العدد الضخم الذى كان دى لسبس قد خصصه لمصر ويلغ ٦٤ ألف سهم. ويذكر عبد العزيز الشناوى أنه «من العجيب أن تبلغ بدى لسبس الجرأة أن يعلن هذه الصفقة الجديدة والإضافية مع إنه لم يكن قد حدث اتفاق مسبق من هذا القبيل مع سعيد باشا، بل إن هذا النبأ كان مفاجأة لسعيد باشا » [٥٢]، وهذه الأسهم فى الأصل كانت مخصصة لبيعها فى انجلترا والنمسا والروسيا والدولة العثمانية وقد امتنعت هذه الدول ورعاياها عن الإسهام فى الاكتتاب [٥٣].

ورغم محاولة انجلترا التأثير على سعيد لرفض قبول الأسهم، إلا أن دى لسبس نجح فى التأثير على سعيد باشا فقبل شراء الأسهم [٥٤] وذلك على الرغم من حاله سعيد المالية السيئة [٥٥]. وبذلك أصبح

مجموع الأسهم التى تمتلكها الحكومة المصرية فى شركة قناة السويس ١٧٧,٦٤٢ سهماً من مجموع أسهمها البالغ عددها ٤٠٠,٠٠٠ سهم. أى بنسبة ٤٤٪ وقد بلغت القيمة الإسمية للأسهم التى تمتلكها مصر فى وقت الاكتتاب ٨٨,٢١٠,٠٠٠ فرنك (٣ر٤٢٦,٠٠٠ جنيه) وأصبحت مصر ثانى دولة فى العالم بعد فرنسا من حيث ملكيتها لعدد الأسهم(٥٦).

وفى ٢٣ أبريل ١٨٦٩ عقدت الحكومة المصرية اتفاقية مع شركة قناة السويس تنازلت بمقتضاها لشركة القناة عن بعض حقوقها التى خولها إياها عقد الامتياز الثانى مثل حق الإعفاء الجمركى، وتنازلها عن جميع مستشفياتها المقامة فى منطقة قناة السويس، وعن المنازل التى تملكها فى رأس العش والقنطرة والفردان وعن محجر المكس... إلخ كل هذه التنازلات مقابل مبلغ ٣٠ مليون فرنك تسددها الحكومة المصرية بالتنازل للشركة عن أرباح أسهمها وعددها ١٧٦,٦٠٢ سهماً (يلاحظ أن عدد الأسهم نقص ١٠٤٠ سهماً) اعتباراً من أول يناير ١٨٧٠ والأخير فى يوليو ١٨٩٤، مع احتساب فوائد سنوية مقدارها ١٠٪ عن هذا المبلغ. وتسلم الحكومة المصرية إلى الشركة كوبونات الأسهم ويستمر التنازل عن أرباح الأسهم حتى يتم سداد المبلغ وفوائده(٥٧). وكان من نتيجة ذلك قيام دى لسبس باستصدار قرار بحرمان مصر من حق التمثيل فى الجمعية العمومية لحملة الأسهم طوال فترة فقدانها لفوائد أسهمها، وذلك فى جلسة الجمعية العمومية للشركة يوم ٢٤ أغسطس ١٨٧١ (٥٨). واحتج إسماعيل على هذا القرار وأرسل نوبار باشا خطابا فى ١٢ أكتوبر ١٨٧١، يحتج فيه على هذا القرار (٥٩).

وقد أرسل نوبار مذكرة ثانية للشركة فى ٣/٦/ ١٨٧٢ يعلنها بأن الخديوى يأسف للتباين الشديد فى داخل مجلس إدارة الشركة لحرمان

مصر من حق التصويت فى الجمعية العمومية لحملة أسهم قناة السويس وأن هذا العمل فيه ضرر بمصلحة القناة وبالتالى بمصالح مصر (٦٠). وخشية أن يتطور الأمر إلى صراع فإن الخديوى وافق على تفويض دى لسبس حق التصويت نيابة عنه عند الاقتراع !!!(٦١).

رأينا كيف أخذ معين المال ينضب بين يدى إسماعيل واضطراره إلى تسديد قسط فوائد ديونه والتى كان سيحل عليها الأجل فى الدفع فى شهر ديسمبر ١٨٧٥ وأصبحت الحكومة على شفا الإفلاس، والخزانة خاوية. فبحث فى خزائن الحكومة عن مورد من الموارد المالية لم يُرهن بعد، فوجد أسهم قناة السويس لم تزل ملكاً خالياً من الرهن. ففكر فى الاقتراض عدة ملايين بضماناتها لسداد قيمة المبالغ المستحقة. وكثرت الأقوال بالنسبة لعرض الأسهم للرهن؛ هل هى من أفكار إسماعيل أم من وزير ماليته أم من ديرفيو؟ (٦٢).

والرأى الراجح أن الذى بعث الفكرة هو إدوارد ديرفيو، رجل المال الفرنسى الذى كانت تربطه صلة وثيقة بدى لسبس ووزير مالية إسماعيل ورجال القصر. وترددت فكرة شراء الأسهم فى أوائل شهر نوفمبر ١٨٧٥ وقد تكون تلك الفكرة قد ولدت فى باريس نفسها حيث كان يوجد إدوارد ديرفيو Edward Derviou، وهو العليم بحالة مصر المالية. ولقد رأس ولمدة ١٠ سنوات أهم بنك أسسه فى الإسكندرية ١٨٦٣، وأخذ يتابع منذ عودته لفرنسا تدهور حالة مصر المالية، وكان يعرف جيداً شخصية إسماعيل، فأرسل ديرفيو إلى أخيه بالإسكندرية « أندريه درفيو: «André»، وهو أيضا من رجال المال، يطلب إليه فى الأيام الأولى من شهر نوفمبر ١٨٧٥ أن يعرض على الخديوى بيع أسهم مصر فى قناة السويس، وأنه مستعد إذا قبل الخديوى البيع أن يجد لها المشترى فى باريس (٦٣).

ويذكر «شارل ليساج» : أن بعض مؤرخى المالية المصرية ذكروا أن الخديوى هو الذى عرض أسهمه على الحكومة الفرنسية ومنهم إدوارد دريو«Edward Driault» فقد ذكر فى مؤلف له باسم«المسألة الشرقية»: « لم يجد الباشا من يقرضه المال فتقدم للحكومة الفرنسية أن يبيع لها أسهم قناة السويس وذلك فى ٢٤ مايو ١٨٧٥» أما «فريسنيه» «Freycinet» فيذكر أن الخديوى عرض أسهمه على الشركة العامة الفرنسية والتى تقدمت بالقرض، ويضيف بأن «دوق ديكاز» كان يميل للشراء، ولكن رئيس الوزارة (Buffet) كان يعارض ذلك، ويذكر «شارل ليساج» أيضا أنه قد تحدث فى عام ١٨٩٦ مع مدير شركة قناة السويس M. De Rouiville عن مسألة عرض الخديوى أسهمه على دوق ديكاز، فرد مدير الشركة بأن هذا مجرد كلام قد تناقلته الألسن فى مكاتب الشرحة ومن الصعب حالياً معرفة مصدره(٦٤).

توجه أنريه ديرفيو للقاهرة بعد أن تلقى من شقيقه إدوارد برقية فى ١١ نوفمبر ١٨٧٥، تبعث على الأمل فى نجاح الصفقة، ويحدد له فيها شروط الصفقة فقال له:«بعد بضعة أيام من الدراسة، سنجد مشترين لأسهم قناة السويس، ومن الضرورى الحصول على فائدة قدرها ١٢٪ وبضمان، على سبيل المثال، إيرادات جمرك بورسعيد أو بضمان نسبة ١٥٪ الخاصة بأرباح الخديوى فى دخل قناة السويس. وأن هذه العملية المالية والسياسية لمجزية لمجموعات رجال المال باريس» (٦٥). وبناء على هذه التعليمات قام أندريه ديرفيو بمقابلة وزير المالية إسماعيل صديق باشا وعرض عليه الفكرة فلقيت قبولا؛ لأن إسماعيل المفتش كان يريد تدبير المال اللازم وبأى وسيلة ولو بالتضحية بالأسهم. ثم اقتاده إلى إسماعيل، الذى استمع باهتمام للعرض الذى قدمه أندريه ديرفيو. والسعر الذى طلبه الخديوى هو ٩٢ مليون فرنك، والفوائد التى

سيدفعها خلال التسعة عشر عاما لتعويض فوائد الأسهم المتنازل عنها حتى عام ١٨٩٤ لن تكون ١٢٪ كما طلبها ديرفيو وإنما ٨٪. وستكون إيرادات جمرك بورسعيد ضمانة لهذه النسبة من الفوائد (٦٦). وترك الخديوى لديرفيو خيار القبول (option) حتى يوم ١٦ نوفمبر، وسارع أندريه ديرفيو إلى إرسال برقية لأخيه إدوارد بباريس بنتيجة مفاوضاته الأولى، فسارع إدوارد إلى جماعة من الماليين الفرنسيين لإعداد الثمن وإتمام الصفقة. فتوجه إلى رئيس مجلس إدارة «الشركة العامة» Société Générale يوم ١٣ نوفمبر وكانت هذه الشركة قلقة بالنسبة لاضطراب المالية المصرية. وكانت هذه الشركة لديها من ١٥ إلى ١٨ مليون «بون» على الخزانة. ولم يتفق إدوارد ديرفيو معهم. ووردت برقية من القاهرة تخبره أن البنك (الانجليزى - المصرى) قدم عرضا للحكومة المصرية بخصوص أسهم قناة السويس، وكان ذلك يعنى المتاعب لخطة إدوارد ديرفيو (٦٧).

وكانت هناك عدة بنوك فرنسية، فى ذلك الوقت، مرتبطة مع المالية المصرية. ومن بين تلك البنوك بنك «التسليف العقارى» Crédit Foncier وبنك«التسليف الزراعى»«Crédit Agricole» وهى ممثلة فى مصر عن طريق البنك «المصرى - الانجليزى»، والذى بلغ إجمالى المطالبات التى يتولى تحصيلها ١٧٠ مليون فرنك فى الفترة ما بين عامى ١٨٧٣- ١٨٧٦. ومن البنوك الفرنسية الأخرى التى تولت تحصيل المطالبات المصرية بنك «الكريدى ليونيه «Crédit Lyonnais» والشركة العامة «Société Générale» وبلغ إجمالى المطالبات التى تولتها البنوك الفرنسية حوالى نصف بليون فرنك (٦٨).

توجه ديرفيو بعد ذلك إلى بنك «التسليف العقارى الفرنسى»، وتقابل مع نائب مدير البنك «سوبيران» «soubeyran» الذى لم يتردد فى التعبير

عن شكوكه لاقتراح ديرفيو، وعندئذ كشف «سوبيران» عن اقتراح يقوم به بنك التسليف العقارى حاليا مفاده تجميد الديون المصرية السائرة. وتحويل هذا الدين من دين قصر الأجل إلى دين طويل الأجل وضرورة الحصول على ضمانات لذلك، وأن أسهم قناة السويس ستكون من بين تلك الضمانات، وأشار له بأن الحكومة الفرنسية تساند هذه المفاوضات. وهذا معناه أن البنوك الفرنسية التى تملك حق المطالبات المصرية ترغب فى أن يحتفظ الخديوى بأسهمه. وطبعاً هذه المقترحات مضادة لمشروع ديرفيو. وأن هذه الفكرة يؤيدها البنك الانجليزى - المصرى . وختم سوبيران حديثه بقوله إن الخديوى اسماعيل لن يجد أى عرض مقدم من مجموعات جادة لا فى باريس أو القاهرة أو لندن (٦٩).

وهكذا حذر «سوبيران» ديرفيو مغبة عمله، وحذره من أن «البنك العقارى»Crédit Foncier سيبذل كل جهده لمنعه من الحصول على الأموال اللازمة لشرائه أسهم الخديوى فى قناة السويس. وأفهمه بأن وزير مالية فرنسا «Leon - say» نفسه يؤيد فكرة البنك العقارى (٧٠). وغادر «ديرفيو» بنك التسليف العقارى بعد أن فشلت جهوده مع «سوبيران» وبعد أن تأكد له أن هذا البنك بدلا من أن يقدم له المساعدة لمشروعه، أقام لهه العراقيل لإحباطه. واتجه بعد ذلك إلى «باروت» (Barrot). وكيل الخديوى السياسى فى باريس، كما اتجه أيضاً إلى دى لسبس، واتفق الجميع على أن شراء الأسهم سيلقى فى باريس عداوة غير متوقعة.

وكان الوقت ضيقاً بالنسبة لديرفيو بعد فشله فى الحصول على المال اللازم، لذا رأى أن يحصل من الخديوى على تأجيل المهلة المحددة. وافق الخديوى على أن يمد المهلة ثلاثة أيام أخرى تنتهى فى ١٩ نوفمبر ١٨٧٥(٧١). وخلال تلك المفاوضات التى كان يجريها إدوارد ديرفيو مع

بنوك فرنسا تلقى مساء يوم ١٧ نوفمبر ١٨٧٥ برقية من القاهرة تنبئه بأن الجنرال ستانتون قنصل بريطانيا العام فى مصر، تقابل مع الخديوى إسماعيل ونوبار باشا وإسماعيل صديق المفتش وزير المالية، ودارت المناقشات بينهم حول مسألة أسهم قناة السويس (٧٢). وبذلك أصبح هناك خصم جديد منافس لديرفيو (٧٣).

توجه ديرفيو مع دى لسبس لمقابلة دوق ديكاز للتأثير عليه وإغرائه بأن عرض ديرفيو هو فى حقيقته شراء مقنع للأسهم، وذلك فى محاولة لحصول فرنسا على أسهم الخديوى وإيقاف معارضة «بنك التسليف العقارى» للصفقة، لأن هذه المعارضة فى غير صالح فرنسا. ولكن وزير مالية فرنسا «ليون ساى» كان أكثر اهتماما بقيام «بنك التسليف العقارى» باستيفاء مستحقاته من الديون، لأن لديه كمية ضخمة من الأوراق المصرية غيرالمضمونة. أما ديكاز فكان اهتمامه منصباً على التأثير المحتمل لهذه الصفقة على العلاقات الانجليزية ـ الفرنسية فى حالة قيام بنك فرنسى بشراء أسهم الخديوى. لذلك نجد ديرفيو أمام معارضة وزير مالية فرنسا ووزير خارجيتها يقوم بتقديم اقتراح جديد معدل لاقتراحه السابق، يمكن للشركة العامة قبوله حتى ٢٦ نوفمبر ١٨٧٥، وشروطه: أن تتلقى الحكومة المصرية قرضاً قدره ٨٥ مليونا من الفرنكات بفائدة سنوية ١٨٪ وبضمانة كل من أسهم مصر فى القناة وأيضا نسبة الـ ١٥٪ من صافى أرباح الحكومة المصرية بشركة القناة(٧٤). وأنه فى حالة عدم الوفاء بالدين خلال ثلاثة أشهر تصبح أسهم الخديوى بالإضافة إلى نسبة الـ ١٥٪ ملكا للمجموعة الفرنسية المقرضة للمال «French Syndicate». وأن يقوم الخديوى بدفع فوائد ١٠٪ بدلا من كوبونات الأسهم التى سبق وتنازل عنها للشركة فى عام ١٨٦٩ وبضمانة إيرادات جمرك بورسعيد (٧٥) وترك لأندريه ديرفيو

بالإسكندرية فرصة عرض هذه المقترحات على الخديوى فى موعد أقصاه ٢٦ يوليو لأخذ موافقته وتصديقه عليه (٧٦). وفشل ديرفيو وأرسل لأخيه بالإسكندرية برقية يخبره فيها بفشل جهوده بباريس وبالأحداث الهامة الدائرة فى لندن والقاهرة حول الصفقة (٧٧).

وقبل أن تصل برقية إدوارد لأخيه بالإسكندرية كان أندريه ديرفيو قد عرض المشروع على الخديوى واتفقا على تسوية القرض واشترط أندريه عدم إتمام الصفقة إلا بعد أن يصدق عليها فى باريس (٧٨).

وهكذا أدى فشل إدوارد فى الحصول على المال ومعارضة ديكاز وليون ساى إلى مرور الوقت ودخول دزريلى فى الميدان إلى فشل جهود ديرفيو. وهنا يتبادر للذهن تساؤلات عن موقف الحكومة الفرنسية المتردد من هذه الصفقة.

لماذا وقفت الحكومة الفرنسية هذا الموقف؟ وما هى الدوافع التى حدت بدق ديكاز إلى عدم تأييد دى لسبس وديرفيو رغم حديثهم المغرى «Seductive addresses» (٧٩) للحصول على أسهم الخديوى. وفى الحقيقة قد يدفعنا ذلك إلى الإشارة لموقف فرنسا الدولى آنذاك.

رأينا كيف سارع دى لسبس وديرفيو لوزير الخارجية الفرنسى - دوق ديكاز - لمؤازرة البنوك الفرنسية للحصول على أسهم الخديوى. ورغبة من «ديكاز» لتحسس موقف انجلترا، نجده يرسل إلى القائم بالأعمال الفرنسى فى لندن «جافارد» فى ١٩ نوفمبر ١٨٧٥ يطلب منه محاولة معرفة موقف الحكومة البريطانية إزاء محاولة شراء أسهم الخديوى بمعرفة المختصين الفرنسيين؛ دون الإشارة لمسألة احتمال تقديم قرض (٨٠).

وأرسل «جافارد» لدوق ديكاز فى ٢٠ نوفمبر ١٨٧٥ يخبره بأنه أثناء حديث جرى بينه وبين «لورد دربى» عن الأزمة المالية التركية والمصرية، وذكر دربى أن الخديوى إسماعيل يعرض أسهمه فى قناة السويس للرهن فى البنك الانجليزى - المصرى،فاستفسر منه (جافارد) عن موقفه فى حالة قيام «الشركة العامة» بشراء الأسهم أيضا. فأخبره دربى بقوله: «لا أخفى عليك أننى سأجد فى إتمام هذه الصفقة أضراراً جسيمة. وأنت تعلم وجهة نظرى فى شركة قناة السويس. فقد تعرضت الشركة فى سبيل إتمام المشروع لمخاطر كثيرة مما يعود إليها بكل الشرف والفخر، ولن أجادل فى فضلها وفائدتها للعالم. ولكن كما تعلمون نحن أكثر الدول مصلحة واهتماماً بقناة السويس، لأننا أكثرها استخداما للقناة. ولذلك فإن المحافظة على هذا الممر أصبح بالنسبة لنا مسألة حيوية وأرى، وأنا مقتنع تماماً، بأن الوقت سيأتى لشراء حصص المساهمين واستبدال هذه الشركة «بمجموعة مالية» Syndicate أو «إدارة»Administration ممثلة فيها كل الدول البحرية، وعلى أى حال فنحن نبذل قصارى جهدنا لكى لا ندع مشروعا تعتمد عليه مصالحنا، محتكرا فى أيدى الأجانب. وأن مسألة الضمانة المعتمدة على نفوذ الباب العالى هى الآن غير كافية، إذا فقدنا هذا العرض الذى يقدمه الخديوى سنكون كلية تحت رحمة دى لسبس، كذلك فإن حملة الأسهم الفرنسيين يملكون ١١٠ ملايين فرنك من مائتى مليون فرنك، وهى كل رأسمال المشروع وفى هذا الكفاية(٨١)».

وفى معرض الحديث مع لورد دربى، سأله جافارد عن القرض الخاص بضمانة الأسهم بأنه أيضا لا يرغب فى أن يقوم الخديوى برهن أسهمه، لأن رهنها، بالنسبة للخديوى، تعنى عدم استطاعته رد الأسهم وأكد دربى «لجافارد» النتائج السيئة المترتبة على بيع الأسهم لشركة

فرنسية، وأكد رغبته فى تجنب عودة المنافسات القديمة المترتبة على عمل من هذا النوع والتى من المؤكد إثارتها (٨٢).

ولم يكن دربى فى الحقيقة صريحاً مع جافارد، لأننا سنرى بعد ذلك، انهماك الحكومة البريطانية يوم ١٥ نوفمبر ببحث موضوع شراء أسهم قناة السويس مع الخديوى. وهكذا كان على ديكاز مراعاة التحذير البريطانى إزاء مفاوضات شراء أسهم الخديوى لأن ذلك سيعرض صداقة فرنسا مع بريطانيا للخطر. وهكذا تحطمت جهود ديرفيو ودى لسبس ومر الوقت ولم يستطع ديرفيو تدبير المال كما وعد الخديوى. أما أندريه ديرفيو فلم ينتظر حتى يوم ٢٦ نوفمبر - آخر موعد حدده الخديوى له للتصديق على القرض بالشروط الفرنسية السابق ذكرها- ليذكر للخديوى فشله. ومن المحتمل أن يكون قد أخطر الخديوى مبكراً يوم ٢٣ نوفمبر، ذلك لأن ستانتون قد أرسل فى نفس اليوم برقية لحكومته يذكر فيها أن مقترحات رهن الأسهم نظير قرض قد سحبت(٨٣).

كذلك أرسل بلسييه «M. pellessier» - وكيل القنصل الفرنسى بالإسكندرية - إلى دوق ديكاز يخبره أن معارضة الكولونيل ستانتون كانت سبباً فى فشل مفاوضات ديرفيو، وأن ستانتون طلب بأن مجموعة الرأسماليين الإنجليز لهم الأفضلية فى هذا العمل (٨٤).

كذلك نجد دوق ديكاز يذكر فى رسالته المطولة إلى القائم بالأعمال الفرنسى «بسانت بطرسبورج» «دى لا بولانج» «De Laboulange» يخبره فيها بنبأ قيام الحكومة البريطانية بشراء الأسهم من الخديوى والخطوات والظروف التى تمت بها الصفقة، وكيف أن دربى عندما أكد له صحة خبر شراء الأسهم، لم يكن يتوقع أن تكون الحكومة البريطانية نفسها هى التى عندما النية لشراء أسهم القناة الخاصة بالخديوى (٨٥).

وكان لورد دربى قد أخبر «الماركيز داركورت» - سفير فرنسا بإنجلترا - عندما لمح داركورت لدربى أن هذا العمل (يقصد الصفقة) كان سيكون له مغزى سياسى أقل لو أن شركات أو أفراد قد قامت به أو إذا تم بطريقة غير مباشرة من جانب الحكومة البريطانية. فعلّل دربى ذلك، بأن الخديوى كان يعرض بيع أسهمه، ولم نكن نملك القدرة لمنعه من ذلك أو تركها تقع فى أيدى أخرى معادية، ومن ثم تدخلنا بالشراء لحفظ الحالة الراهنة «Status quo» (يقصد التوازن فى إدارة الشركة بين أسهم فرنسا وأسهم الخديوى). وكرر له دربى رأيه السابق الخاص بالإدارة الدولية فى شكل يماثل لجنة الدانوب، وهو رأى مازال متمسكاً به. وعبّر «داركورت» لدربى عن مخاوفه من عدم تمكن الخديوى دفع مبلغ ٢٠٠ ألف جنيه سنوياً (وهى قيمة ٥٪ أرباح الأسهم) فإنه عندئذ ستكون إنجلترا مجبرة على إقامة سلطة إنجليزية لها فى مصر (٨٦).

فطمأنه دربى بأن مايهم إنجلترا فقط هو ضمان حرية المرور عبر القناة لها ولبقية الدول الأخرى، ولا شئ أكثر من ذلك (٨٧).

هذا وعندما سأل أحد القناصل العموميين الخديوى لمعرفة موقف الدول وأيضاً الباب العالى من بيع أسهمه لإنجلترا؛ رد الخديوى والذى كان يؤيده قنصلا انجلترا وألمانيا بقوله: « إنه يفضل أن يتحمل المسئولية الشخصية لقرار حاسم بدلاً من الدخول فى مخاطرة مفاوضات عامة قد تؤدى الى صراع أوروبى» (٨٨).

وكان لرفض دوق ديكاز تأييد ديرفيو ودى لسبس أسباب هامة تتعلق بالموقف الدولى لفرنسا إبان تلك الفترة. ففى وزارة الخارجية الفرنسية «Quai d'Orsay» حيث سارع إليها دى لسبس ليقابل دوق ديكاز، كان ديكاز قد تسلم منذ خمسة أشهر فى صباح يوم ٥ مايو ١٨٧٥ وعلى يدى سفير ألمانيا بباريس إنذراً بالحرب «Un ultimatum de guerre»، وشيكة

الوقوع (٨٩) ذلك أن العلاقات الفرنسية الألمانية فى صيف عام ١٨٧٥ قد تأزمت لأسباب عديدة (٩٠)؛ منها إعادة فرنسا تنظيم جيشها بعد اقتباس نظام الحرب الروسى،بالإضافة الى سرعة استعادة فرنسا لنهضتها الاقتصادية، ورأى بسمارك فى هذا وسيلة تهدف إلى تسهيل التعبئة وبالتالى دلالة على إعداد فرنسا للحرب. وتحدثت الصحافة الألمانية عن قرب وقوع الحرب. ووصل مسامع سفير فرنسا أن من مصلحة ألمانيا أن تقوم بحرب وقائية. فأعطى الدوق ديكاز لهذه الحادثة اتساعاً أوروبياً، حينما طلب التأييد الدبلوماسى من بريطانيا والروسيا (٩١).

وكانت حكومة دزريلى أكثر ميلا مما كانت عليه وزارة الأحرار السابقة لاتخاذ موقف يتسم بالتشدد فى السياسة الخارجية. وعبر دزريلى عن قلقه للملكة فكتب يقول لها « إن بسمارك يلعب لعبة بونابرت القديم» (٩٢). وأفهمت بريطانيا الحكومة الألمانية بأنها مدعوة «لتهدئة قلق أوروبا» (٩٣). وكان دزريلى واعياً بكل هذه الأوضاع ومدركا للخطر وصمم أن يثبت لبسمارك وأوروبا أن إنجلترا يجب أن يحسب لها حساب(٩٤).

وكان موقف روسيا مماثلا لبريطانيا وإن كان له دوى أكبر. فذهب القيصر بنفسه إلى برلين لتهدئة الموقف وذكر بسمارك للقيصر أن الحادثة الفرنسية ـ الألمانية، ليس كما يعتقد ذلك لأنها قد تضخمت بطريقة مبالغ فيها، وأكد للقيصر أن ألمانيا لا تفكر فى حرب وقائية «preventivewar»(٩٥).

وهكذا عارضت كل من روسيا وإنجلترا فكرة الحرب الوقائية الألمانية ضد فرنسا. ويعلق تيلور Taylor على اتحاد موقف انجلترا والروسيا إزاء الأزمة الألمانية ـ الفرنسية بقوله «إنه لأول مرة منذ «أزمة شلزوج» «sleswing question» عام١٨٥٠ يتصرفان سوياً فى انسجام. ذلك لأن

إنجلترا والروسيا لم يرغبا فى رؤية سيادة المانيا أو فرنسا على غرب أوروبا، وإنما كانت رغبتهما فى وجود توازن للقوى. وهكذا تناست كل من إنجلترا والروسيا فى مايو ١٨٧٥ منافستيهما فى آسيا لحماية فرنسا»[٩٦].

ولقد عبرت الحكومة الفرنسية عن تقديرها لموقف انجلترا، وطلبت من القائم بالأعمال الفرنسى بإنجلترا أن ينقل الى دربى اعترافها بالجميل: «L'expression de toute gratitu'e» [٩٧] وفى نفس الوقت أرسل بسمارك لدربى ودزريلى يشكرهما لاهتمام إنجلترا بشئون القارة الأوروبية [٩٨].

وفى الحقيقة فإن شكر بسمارك قد حجب شعوراً بالامتعاض والضيق (Resentment) عند إجراء حساباته بالعوامل الدولية التى فكر فيها. وعبر بسمارك عن هذا الشعور بالأسى إزاء موقف انجلترا غير الودى نحوه، ومهاجمة الصحافة البريطانية لألمانيا ويتعجب من تحول انجلترا فجأة ضد ألمانيا [٩٩].

وهكذا نجد عودة الميول القديمة بالصداقة بين فرنسا وإنجلترا. ويذكر لورد ليونز - سفير بريطانيا بباريس - بأن دزريلى كان يرغب فى تشجيع التفاهم والثقة من جانب فرنسا نحو إنجلترا. ولكنه كان يخشى فى نفس الوقت إثارة الحقد لدى بسمارك، وعلى أى حال فقد اعترف الرأى العام داخل بريطانيا وخارجها بأن انجلترا قد عادت وبطريقة ثورية إلى تقاليد سياستها الخارجية قبل جلادستون، وعبرت الحكومة الفرنسية عن عرفانها بالجميل [١٠٠].

وهكذا فإن بلاغة دى لسبس وأفكار ديرفيو الماكرة لم تجدا أذناً صاغية عند ديكاز الذى رأى أن حصول فرنسا على أسهم الخديوى

سيؤدى إلى أن تصبح الشركة كلها فرنسية وهذا سيثير العداوة مع بريطانيا التى وقفت مع فرنسا فى أزمة مايو ١٨٧٥. كما خشى دوق ديكاز أيضا تزعزع مركز فرنسا فى أوروبا وألمانيا لها بالمرصاد، هذا من الناحية الخارجية أما بالنسبة للداخل فقد كان مركز الحكومة مزعزعاً لانقسام الملكيين على أنفسهم وتهديد الحزب الجمهورى باستمرار. ولقد كان فى حاجة شديدة إلى تأييد انجلترا السياسى وإلى عدم إثارة مشاكل خارجية قد تودى بحكم المحافظين فى فرنسا وبمركزها فى أوروبا (١٠١).

لذلك فلاعجب أن تنتاب ديكاز المخاوف ويتخلى عن تأييد دى لسبس وديرفيو للحصول على الصفقة لصالح فرنسا.

الهوامش

(١) كتابه «قناة السويس» رسالة دكتوراه فى تاريخ القناة وأهميتها الدبلوماسية حتى عام ١٩٣١ سنة طبع الكتاب ـ حصل على الدكتوراه من الولايات المتحدة.

(2) Hallberg, Op. Cit. p. 230.

(3) Duff, 100 yéars of the suez Canal. London 1969 p. 114.

(٤) أورد هذا الوصف شارل ليساج وكان يشغل منصب مراقب المالية ورئيس كلية العلوم السياسية بباريس، وكتابه عن شراء أسهم القناة من المراجع الهامة عن هذا الموضوع راجع:

Lessage, Charles, L'invasion anglaise en egypte. l'achat des actions de suez paris 1906.

(5) Marlowe, J., The making of suez Canal Op. Cit. p. 283.

(٦) عبد العزيز الشناوى، التيارات السياسية وقناة السويس جـ ١ ص ٣٧١؛

Marlowe, op. cit., p. 280.

(٧) بلغت الديون ٠٠٠ر١٦٠ر١١ جنيه، راجع إلياس الأيوبى، جـ٢ ص ٢٥٤، والرافعى ـ عصر إسماعيل جـ١ ص ٧١.

(٨) روتشتين، تيودور ـ تاريخ المسألة المصرية (١٨٧٥ ـ ١٩٠٤) ترجمة عبد الحميد العبادى ومحمد بدران ـ لجنة التأليف والترجمة والنشر ١٩٣٦. ص ٤ ـ ٥

(٩) الرافعى ـ عصر إسماعيل جـ٢ ص٤ ـ ٢٧.

(١٠) أحمد عبد الرحيم مصطفى، مصر والمسألة المصرية ص ٢٣ ـ ٢٤.

(11) marlowe, op. cit. pp. 281 - 282, cf. sabry, m, op. cit. pp. 95 - 96.

(١٢) إلياس الأيوبى ـ عصر إسماعيل جـ٢ ص ٢٥٥ ـ ٢٥٦.

(١٣) إسماعيل المفتش من فلاحى الوجه القبلى وأخو الخديوى إسماعيل بالرضاعة راجع المرجع السابق ص٢٥٦ ، ٢٥٧، ٢٦١، ٢٦٣.

(١٤) المرجع السابق ص ٢٦٨، ٢٦٩، ٢٧٣.

(١٥) روتشتين، تيودور. تاريخ المسألة المصرية ص٥.

(١٦) نفس المصدر.

(17) Marlowe, The Making of Suez Canal PP 283,286

(18) Cromer, Modern Egypt, of. Cit. T. i. P,11, cf Kinross, of. cit. P 263.

وراجع أيضا: محمد فؤاد شكرى ـ مصر والسودان ص ١١٨ ـ ١٢٠

(19) Mac Coan, Egypt Under Ismail, London. 1899, P. 156.

وراجع أيضا إلياس الأيوبى. عصر إسماعيل جـ٢ ص ٢٩٨، ٣٠٠، ٣٠٤، وراجع تفاصيل هذا الموضوع بتقرير لجنة كييف لعام ١٨٧٦.

(٢٠) روتشتين ـ ص ٢٠، محمد فؤاد شكرى: مصر والسودان ص ١٤٣ ـ ١٤٤، وانظر: marlowe, op. cit. p. 283.

(21) cromer, op. cit. t. i. p. 11. cf. kinross op. cit. p. 263.

(٢٢) السيد رجب حراز، الأزمة المالية فى عهد الخديوى إسماعيل، مجلة كلية آداب القاهرة، المجلد ٢٧ الجزءان ١، ٢ مايو وديسمبر ١٩٦٥ ـ القاهرة ١٩٦٩ ص ٢.

(٢٣) السيد رجب حراز ـ المرجع السابق ص ٧.

(24) cromer, op. cit. p. II.

(٢٥) أحمد عبد الرحيم مصطفى ـ مصر والمسألة المصرية ص ٢٤ ـ ٢٥ وراجع أيضاً السيد رجب حراز ـ الأزمة المالية فى عهد إسماعيل ص ٣٧ ـ ٣٨.

(26) cromer op. cit. p. 11.

(٢٧) راجع الرافعى ـ عصر إسماعيل جـ٢ ص ٥١ ـ ٥٢.

(٢٨) نقل سامارکو هذه التقرير عن دار المحفوظات بالقاهرة ـ القسم العربى دوسيه ٥/٣٨ (المالية) راجع جدول هذا القروض فى كتاب:

Sammarco, op. cit. t. 3. p. 341.

هذا ويذكر دافيد لاندوز أن ديون إسماعيل بلغت ٩١ مليون جنيه عام ١٨٧٦.

انظر دافيد لاندوز بنوك وباشاوات ص ١١٥.

(30) marlowe, op cit. p. 283.

(٣١) كان كرابيتيه بيير يشغل منصب مستشار فى المحكمة الاستئنائية المختلطة بالاسكندرية وذلك قبل إلغاء المحاكم المختلطة، وهو أمريكى الجنسية راجع كتابه إسماعيل المفترى عليه - ترجمة فؤاد صروف القاهرة - دار النشر الحديث ١٩٣٣، ص ٥١ - ٥٢؛ وراجع أيضا: السيد رجب حراز - الأزمة المالية فى عهد إسماعيل ص ٢.

(32) Sammarco, op. Cit. p. 341.

(٣٣) صبحى وحيدة - فى أصول المسألة المصرية - القاهرة ١٩٥٠ - ص ١٦٢

(٣٤) راجع كلاً من: السيد رجب حراز - الأزمة المالية فى عهد إسماعيل ص ١ - ٥٠ ؛ و Marlowe, op. cit p. 282.

(35) Lessage, op. cit., p. 19; cf., Wilson, op. cit. p. 48.

وانظر الياس الأيوبى - جـ ٢ ص ٣١١، ٣١٨، ٣١٩ وانظر أيضا أحمد عبد الرحيم، مصر وتركيا ص ٢٥.

(36) Blanchard. J, Egypt under Ismail, London 1879. p. 133.

وانظر أيضا كلاً من: روتشتين تيردور المسألة المصرية ص ٦، ٧؛ أحمد عبد الرحيم مصطفى - مصر والمسألة المصرية ص ٢٨.

(٣٧) بدأت ثورة البوسنة والهرسك فى أغسطس ١٨٧٥ وكانت أحداثها تهم روسيا والنمسا والمجر وبريطانيا.

(٣٨) إلياس الأيوبى - عصر إسماعيل جـ٢ ص ٣٢١.

(39) Disraeli a Lady Bradford, 3. 11. 1875, Lettres intimes. by disraeli p. 145. cf., seaton - Watson, Disraeli, Gladston and the Eastern Question, London 1935, p, 26.

(40) Gavard a Duc Decaz, 19. 11. 1875, D. D F, léri série t. 2. no 12.

(٤١) إلياس الأيوبى - عصر إسماعيل جـ٢ ص ٣٢١.

(42) Lessage, ch., Op. Cit. p. 22.

(٤٣) إلياس الأيوبى - جـ٢ ص ٣٢٣.

(44) Lessage, Op. Cit. pp. 22 - 23; Cf. sabry m. op. cit. p. 166.

(٤٥) عبد العزيز الشناوى - التيارات السياسية التى أحاطت بإنشاء قناة السويس جـ١ ص ٢٣٠ - ٢٤٨. وراجع أيضا:

Lessage, OP. CIT. PP. 23 - 32.

(٤٦) عبد العزيز الشناوى - التيارات السياسية جـ١ ص ٢٤٧.
(٤٧) لمزيد من التفاصيل عن عملية الاكتتاب فى أسهم قناة السويس وفئات الشعب الفرنسى المكتتبة فى المشروع راجع كتاب:
De lesseps, f., Lettres journal et documents pour servir a l'histoire du canal du suez, paris (1857 - 1858, t. ii, p. 393., p. 352 - 3.
راجع: الشناوى - قناة السويس والتيارات السياسية، جـ ١ ص ٢٤٢.
(٤٨) الشناوى - قناة السويس والتيارات السياسية جـ١ ص ٢٤٣. ويعلق الشناوى على ذلك بأنه غير صحيح لأن دى لسبس ماكان ليتردد فى قبول طلبات أخرى من الفرنسيين إذا كان قد لمس مزيداً من إقبالهم على شراء الأسهم من أجل نجاح المشروع، وامتنعت انجلترا عن الاكتتاب فى الأسهم وكذلك النمسا والدولة العثمانية.
(49) M, sabry, L'empire egyptien etc op. cit., p. 68.
والمرجع السابق ص ٢٤٧ - ص ٢٤٨.
(٥٠) الشناوى - المرجع السابق ص ٢٤٩.
(٥١) المرجع السابق ص ٢٥١
(٥٢) المرجع السابق ص ٣٥٨ - سارع دى لسبس بعد خطابه فى الجمعية العمومية وسافر للاسكندرية للتأثير عليه.
(٥٣) المرجع السابق ص ٣٦٠.
(٥٤) الشناوى - المرجع السابق ص ٣٦٠ - ٣٦١ (شكى سعيد باشا للقنصل البريطانى بأن الشركة تثقل كاهله)، وراجع أيضا:
- Hallberg, OP. CIT. PP. 183 - 184.
(٥٥) لاندز، دافيد، بنوك وباشاوات - ترجمة الدكتور عبد العظيم أنيس - دار المعارف ١٩٦٦ ص ٩٥ - ٩٧.
(٥٦) الشناوى - قناة السنويس والتيارات السياسية جـ١ ص ٣٦١، ص ٣٦٨.
- fitzgerald, P. OP. CIT., T. I, PP. 323 - 325.
(٥٧) الشناوى - المرجع السابق، هامش ص ٢٧٧، ٢٧٨، وانظر أيضا:
lessage, op. cit, pp. 25 - 27.
(٥٨) نشرت جريدة شركة قناة السويس نص قرار الجمعية العمومية للمساهمين بحرمان أسهم مصر فى القناة من حق التصويت فى الجمعية العمومية للمساهمين. راجع نص القرار فى:

- Bulletin D´ecadaire, NO. 8. BIS, 173. 1862, P. 2.

وقد نشرت ايضا وثائق البرلمان الإنجليزى نص هذا القرار راجع:

- PARL. P. EGYPT. NO. 6 (1876) NO. 16. PP. 46 - 47.

(٥٩) خطاب من نوبار إلى مدير الشركة منشور بالصحيفة الخاصة بالشركة:

- Bulletin Décadaire, Op. Cit., p. 2.

(60) Ibid. No. 22, 2. 8. 1872. p. 7.

(61) Lessage, Op. Cit. pp. 28 - 29.

(٦٢) راجع بالتفصيل خيانة درفيو فى كتاب: دافيد لاندوز - بنوك وباشوات - ترجمة الدكتور عبد العظيم أنيس ص ٢٨٩ - ٢٩١.

(63) Lessage, Op. Cit. pp 33 - 36.

(64) Lessage, Op. Cit, pp. 235 - 240.

(65) Ibid, pp. 36 - 37.

(66) Ibid., pp. 39 - 39.

(67) Ibid. pp 40 -- 42.

(68) lessage, op. cit. p. 47; cf. hallberg, op cit., p. 235.

(69) lessage, op. cit., pp. 47 - 52; cf marlowe, op. cit. p. 293.

(70) Marlowe, Op. Cit. p. 294.

(71) Lessage. op. Cit. pp. 52- 53.

(٧٢) راجع فى الفصل الثانى من الباب الثالث تفاصيل قصة وصول خبر الصفقة لإنجلترا.

(73) Lessagf, Op. Cit. p. 54.

(74) ibid. p. 57; cf. marlowe, op. cit. pp 294 - 5.

(٧٥) بعد افتتاح القناة للملاحة فى ١٨٦٩ إزدادت الحركة فى ميناء بورسعيد ورغبت الحكومة المصرية أن تستولى من شركة القناة على جمرك البضائع الواردة إلى ميناء بورسعيد والصادرة منه كالمتبع فى الموانى المصرية، ولكن شركة قناة السويس أبت عليها ذلك بدون وجه حق وتدخل فى النزاع القنصل الفرنسى وبعد مداولات اتفقت الحكومة مع الشركة على أن تعطى الحكومة للشركة ٣٠ مليون فرنك مقابل تنازل الشرك عن جمرك بورسعيد للحكومة. راجع: تاريخ البحرية المصرية - مقالة أحمد عبدالمنصف محمود - مطابع الأهرام ١٩٧٣ - ص ٧٢١.

(76) Hallberg, OP. CIT. P 237; cf. Marlowe, Op; Cit p. 295.

(77) Lessage, op. cit., p. 55.

(78) Hallberg. Op. Cit. pp. 236 - 237.

(79) Kinross (Lord), Op, Cit. p 267.

(٨٠) لم تنشر الوثائق الفرنسية أى شىء عن هذه الرسالة التى بعث بها دوق ديكاز إلى جافارد فى ١٨٧٥/١١/١٩. ولكن «ليساج» بعد دراسة لهذا الموضوع يقول إنه بعد موت جافارد ١٨٩٣ عثر فى أوراقه الخاصة بالموضوعات الهامة التى قابلته إبان فترة إقامته بباريس على مذكرة بهذا الخصوص جاء فيها طلب ديكاز بمعرفة رد فعل الحكومة البريطانية عند معرفته بشراء الشركة للأسهم راجع:

Lessage, Ch, Op, Cit, pp. 70 - 71, Cf.,

Marlowe, Op. Cit., p 295, cf, Hallberg, op. cit, p 238.

(81) Gavard a Due Decazes, 20. 11. 1875, D D F., Lére série, T. II, no. 13.

(82) Ibid.

(83) Hallberg, Op. Cit, Footnote pp. 238 - 9.

(84) M Pellissier a Duc Decazes, Alex, 22 11. 1875. D D. F. leres érie, T. ii, No 14.

(85) Due D Cazes a De Laboulange, Paris. 27. 11. 75 DD f., lére serie, T. ii, no 16.

(86) Derby to Lyons, 27. 11 1875, parl. P. Egypt. No. 1 (1876) no. i, pp 8 - 9.

(87) Ibid.

(88) Due Decazes a De Laboulange, Paris, 27. 11. 1875, D. D. F. Lére série. T. 2 No. 16.

(89) Lessage, Op. cit. p. 61.

(٩٠) بيير رينوفان، تاريخ العلاقات الدولية ص ٥٢٤ ـ ٥٢٥.

(٩١) المرجع السابق ص ٥٢٤ ـ ٥٢٥.

(92) Bismarck Joue le Jeu du vieux Bonaparte. Disraeli, Lettres Intimes p. 115.

(٩٣) رينوفان، بيير - تاريخ العلاقات الدولية ص ٥٢٤ - ٥٢٥

(94) Disraeli, Lettres intimes, Op. Cit. p. 115.

(٩٥) رينوفان - تاريخ العلاقات الدولية ص ٥٢٥.

(96) Taylor, the struggle for mastery in Europe. pp. 225 - 227.

(97) Lessage, op. cit. p. 65.

(98) Lettres intimes. Op. cit. p. 117.

(99) Buckle, Op. Cit. T. 5. pp. 424. 425.

(100) Ibid. pp. 421, 422, 424.

(١٠١) صفوت - انجلترا وقناة السويس ص ٥٤ - ٥٥.

الفصل الثانى

أحداث بيع أسهم مصر وحصة أرباحها (١٥٪) فى شركة قناة السويس

أ. إنجلترا وصفقة الأسهم:

- دور دزريلى فى الحصول على أسهم مصر فى شركة قناة السويس.
- تسرب خبر الصفقة لبريطانيا.
- تحرك الحكومة البريطانية للحصول على الأسهم.
- مشكلة تدبير ثمن الصفقة.
- توقيع العقد مع روتشيلد ومع الحكومة المصرية.
- عملية نقل الأسهم لانجلترا.

ب. فرنسا وحصة مصر فى صافى أرباح الشركة (١٥٪):

- أحقية مصر فى نسبة من أرباح الشركة.
- دور دى لسبس فى هذه الصفقة.
- موقف الحكومة الفرنسية من الأحداث.
- البنك العقارى الفرنسى يحصل على حصة مصر (١٥٪) فى أرباح الشركة.

يتناول هذا الفصل صورة حزينة فى تاريخ مصر الحديث، وهى نكبة فقدانها لأسهمها فى شركة قناة السويس لصالح انجلترا من جهة، وانقضاض فرنسا على نصيبها السنوى فى صافى أرباح الشركة (١٥٪) من جهة أخرى. وبهذا حرمت مصر من كل مزايا مادية فى قناة السويس علاوة على حرمانها من حق التمثيل بالجمعية العمومية لمساهمى الشركة.

ففى الوقت نفسه الذى وقفت فيه الحكومة الفرنسية موقف التردد من صفقة الأسهم والإذعان لإنجلترا، نجد على الجانب الآخر، إنجلترا المترقبة للفرصة التى ظهرت لها وعملت بنشاط محموم. وسنرى فى هذا الفصل بداية التحرك الإنجليزى إزاء قناة السويس. فقد اتسم موقفها فى الفترة السابقة بالمعارضة وإثارة المشاكل للشركة منذ بداية المشروع؛ والذى سبق أن وصفه بالمرستون بأنه «مشروع وهمى» (Bubble scheme)، إلا أنه تحقق على يد دى لسبس ـ الذى كان فى نظر الانجليز ـ فرنسياً قبل كل شئ. وفرنسا كلها ابتداء من الامبراطور حتى رجل الشارع قد نظرت للمشروع باعتباره سيادة فرنسية دائمة [1]

إلا أنه صار على انجلترا أن تواجه حقيقة إتمام القناة (Le fait accompli).

ويمكن تلخيص المراحل التى مرت بها السياسة الانجليزية تجاه قناة السويس إلى :

المرحلة الأولى: وتميزت بالمعارضة الشديدة للمشروع لإحباطه، ولكنه تم رغم هذه المعارضة، وهى الفترة السابقة لعام ١٨٦٩.

والمرحلة الثانية: وهى تقبل وجود القناة «كشىء حتمى»Inevitable واستغرقت هذه الفترة خمس سنوات (١٨٧٠ـ ١٨٧٤). وقد تناولتها بالدراسة فى البابين الأول والثانى، وتميزت بوقوف إنجلترا بالمرصاد لدى لسبس وشركته مما أدى إلى الأزمات المالية والسياسية للشركة، وتعرضها فى سنواتها الأولى للإفلاس والتصفية وتفكير دى لسبس فى نقل ملكيتها ـ كما ذكرت ـ وعلى الرغم من ذلك لم تنتهز حكومة الأحرار، بزعامة جلادستون، هذه الفرصة التى سنحت لها بل اتخذت موقفاً سلبياً. ولجأت إلى إجراء تكتل دولى ضد دى لسبس والحكومة الفرنسية إبان مؤتمر الحمولة الدولى بالآستانة.

والمرحلة الثالثة: وهى محاولة السيطرة على إدارة قناة السويس بشراء دزريلى الأسهم (فى نوفمبر ١٨٧٥).

تغير الوضع بمجئ حكومة المحافظين ـ بزعامة دزريلى ـ للحكم عام (١٨٧٤ ـ ١٨٨٠) فقد افتتح عصر السياسة الامبريالية التى كان هدفها خلق إمبراطورية بريطانية بحرية. وكان دزريلى يحب « الضربات المثيرة للدهشة» مثل شراء أسهم قناة السويس وضم جزيرة قبرص وهزيمة كابول [٢]. بخلاف جلادستون المعروف بكراهيته الشديدة للتوسع الاستعمارى وما يتشعب عنه من مشاكل ويرى فيه إرهاقاً للأمة الانجليزية وإضراراً بمصالح انجلترا الحقيقية وسفكا للدم الانجليزى بلا داع. فقد كان جلادستون من أنصار انجلترا الصغيرة: » Little

«England» (٣). وسنجد فى الصفحات المقبلة، كيف انتقد جلادستون بشدة - فى مجلس العموم البريطانى - موقف دزريلى فيما يتعلق بسياسته إزاء الاستحواذ على نصيب الخديوى فى أسهم قناة السويس.

وهكذا بمجئ دزريلى (٤) بدأت مرحلة جديدة بالنسبة لموقف المحافظين تجاه قناة السويس، وعلينا أن نلقى بعض الضوء على شخصية دزريلى لتوضيح طبيعة هذه المرحلة فى تاريخ القناة.

قام دزريلى فى شبابه برحلة إلى الشرق فى عام ١٨٣١ زار خلالها تركيا والقدس وسافر منها إلى مصر وتنقل من رشيد حتى الشلال، وبهره جمالها وحضارتها الفرعونية التى تدل على مجدها القديم (٥). وكان دزريلى ينادى منذ عام ١٨٧٢ باعتبار بريطانيا دولة إمبريالية وضرورة زيادة قوتها فى هذا المجال. وظهر دور بريطانيا - كما رأينا - فى الشئون الأوروبية صيف عام ١٨٧٥.

وكان لموقف بريطانيا من الحرب الفرنسية - الألمانية وسماحها للروسيا بتحطيم حياد البحر الأسود الذى نصت عليه معاهدة باريس أثره على نفوذها وهيبتها.

هذا فى الوقت الذى كانت ألمانيا، بزعامة بسمارك، قد سيطرت على المجال الأوروبى بالإضافة إلى تهديد روسيا للامبراطورية العثمانية فى الشرق الأدنى وفى الجانب الآسيوى. ولكن نلحظ أنه فى الوقت الذى أخذ فيه النفوذ الروسى يمتد ويزداد سنة بعد أخرى، ازدادت مصالح انجلترا المباشرة مع الهند وممتلكاتها فى استراليا، وأصبحت بعد التوسع الروسى أقل أمنا.

وكان عام ١٨٦٩ بمثابة ثورة فى المواصلات البحرية بافتتاح قناة السويس بالنسبة للطريق بين انجلترا ومستعمراتها فى الشرق. وعارض

دزريلى فى بادئ الأمر مشروع قناة السويس معتقداً صعوبة تنفيذه من الناحية الهندسية [٦]. كما رفض جلادستون، الذى رأس الوزارة البريطانية خلال السنوات الخمس الأولى لافتتاح القناة، رغم الفرص العديدة، إجراء أى خطوات لتعديل هذا الوضع الذى لا يتفق والمصالح البريطانية فى هذا الممر الملاحى الجديد.

حدث هذا فى نفس الوقت الذى كانت الروسيا فيه تضغط على كل من أوروبا وآسيا. ففى أوروبا استعادت قوتها فى البحر الأسود وبدأت نشر دعوتها السلافية معضدة حركة الجامعة السلافية «Pan - Slavonic» الخطيرة بالنسبة للدولة العثمانية، كما أخذت الروسيا تتوسع فى حدودها باتباع سياسة الضم فى آسيا [٧].

وكان على دزريلى أن يواجه مشكلة الروسيا وأفغانستان والهند. ويذكر مؤرخ حياة دزريلى ـ « بكل» (Buckle): « من حسن حظ بريطانيا وجود دزريلى فى الحكم فى الوقت الذى هددت فيه الامبراطورية فى آسيا وتعرض الطريق الرئيسى للمواصلات للخطر، ودزريلى له أصل شرقى وخياله ونظرته الشاملة قد صنعتها انطباعات حياته الأولى ورحلاته فى الشرق بالاضافة إلى أنه لعب دورًا هاما فى الخمسينيات، وكان إحساس وقلق دزريلى الشخصى للمشكلة مؤكداً. واعتمد على صديقيه فى الوزارة وهما دربى (وزير خارجيته)، وسالسبورى (وزير الهند). وفى الأيام الأولى للوزارة يقوم دزريلى بعمل الترتيبات اللازمة للعمل المشترك معهما لمتابعة التوغل الروسى فى أواسط آسيا بحذر بالغ واهتمام شديد [٨].

لم تكن فقط مشكلة آسيا الوسطى التى واجهت دزريلى فى بداية حكمه ولكن كانت هناك أيضاً مشكلة أخرى هامة هى مشكلة قناة السويس. ففى الأيام الأولى من حكمه [٩] واجه المشاكل العديدة التى

أثارها دى لسبس مثل مسألة رسوم المرور وصراعه مع الشركات الملاحية ورفضه تنفيذ قرارات المؤتمر الدولى للحمولة، وضغط الشركات الملاحية على الحكومة البريطانية، حتى إن أحد ملاك السفن طالب الحكومة باتخاذ موقف حازم وعدم اتباع سياسة ضعيفة كسياسة حكومة الأحرار السابقة كما سبق الإشارة لذلك من قبل (١٠). فقد سلك موظفو شركة قناة السويس مسلكاً متغطرسا، ونقضوا بشكل صريح قرارات مؤتمر الحمولة الدولى. وبناء على تلك الظروف كان من الطبيعى على ساسة انجلترا أن يضعوا فى اعتبارهم احتمال حصولهم على القناة أو بناء قناة ثانية (١١). ولذلك نجد دزريلى يعبر عن إحساسه بالضيق نتيجة للمشاكل التى أثارها له دى لسبس وذلك فى خطاب شخصى بعث به إلى «لادى برادفورد» يعبر لها فيه « عن ضجره الشديد من دى لسبس. فقد وصلته (أى دزريلى) ثمانى برقيات من مختلف أنحاء العالم عن موضوع قناة السويس وأن دى لسبس لو أصر على موقفه، فان ذلك سيكون بمثابة ثورة عارمة كالطوفان» (١٢).

لذلك نجد زريلى ينشط للعمل فى بداية حكمه، ليس عن طريق القنوات الدبلوماسية، ولكن بطرقه الخاصة التى نفذها من قبل إبان حكومته (١٨٥٨ ـ ١٨٥٩). فيطلب من البارون ليونيل روتشيلد « Lionel Rotschild » أن يقدم عرضاً لدى لسبس لشراء القناة (١٣). وقد حاول روتشيلد خلال عام ١٨٧٤ وحتى صيف ١٨٧٥ شراء أسهم الخديوى إسماعيل ولكنه لم يوفق (١٤).

وقد يكون رفض دى لسبس من إحساس فرنسى وطنى عاد للظهور بعد كارثة حرب ١٨٧٠ فصمم على عدم الخضوع لأى ضغط لكى تتنازل فرنسا عن حقوقها فى القناة التى كان دى لسبس يرى أنها فرنسية. فانغمس فى صراع مع الحكومة البريطانية وملاك السفن

فى موضوع رسوم المرور ولم يكن مستعدا عندئذ لتجديد عروضه السابقة [١٥].

وأحس دزريلى بخيبة الأمل وظل يترقب الفرصة وكان على اتصال مستمر بالقائمين على القناة. وفى أكثر من مناسبة (١٨٧٦) ذكر دزريلى فى مجلس العموم البريطانى: «أن دى لسبس حضر هنا بنفسه ودخل فى مناقشات معنا مثلما فعل مع أسلافنا ولكن لم تكن هناك وسائل ممكنة للاتفاق تكون مرضية للملاك» [١٦].

وإذا بحثنا الدوافع التى حدت بالحكومة البريطانية لشراء الأسهم، فهى أولا وقبل كل شئ تتمثل فى إحساسها بأنها أكبر دولة بحرية فى العالم، وهى المتحكمة فى تجارة الهند والشرق الأقصى. وسفنها تمثل النسبة العظمى للسفن العابرة فى القناة، وهى تريد أن يكون لها صوت مسموع فى إدارة القناة. ولم يكن الصراع من أجل تحديد الحمولة ورسوم المرور ببعيد عن الأذهان، وكان من مصلحة ملاك السفن والتجارة البريطانية أن تكون رسوم المرور فى قناة السويس منخفضة لأقصى حد ممكن، وكانت انجلترا تتوقع المعارضة الشديدة - فى حالة حصولها على الأسهم - من الدول ولا سيما فرنسا فهى تملك نصف الأسهم، والحصول على النصف الآخر يعرض الانجليز للاصطدام بفرنسا. وكان على انجلترا أن تمنع الفرنسيين من الحصول على بقية أسهم القناة، ففى هذه الحالة ستساند الحكومة الفرنسية الشركة فى صراعها ضد ملاك السفن، وبذلك لن يكون هناك نهاية لهذا الصراع. ولذا كان منع فرنسا من الحصول على الأسهم هو هدف دزريلى، كذلك كان دزريلى يهدف إلى وضع حد للصراع بين ملاك السفن البريطانية وشركة قناة السويس [١٧].

وهكذا كانت الدوائر البريطانية معدة لقبول فكرة شراء أسهم القناة حتى قبل أن يصل خبر عرض الخديوى إسماعيل أسهمه فى القناة للرهن أو البيع لبنوك فرنسا إلى سمع دربى (١٨).

وربما يكون وصول نبأ مسألة صفقة الأسهم لسمع دربى قد تم عن طريقين:

الاول: عن طريق الصحفى البريطانى فردريك جرينوود Fredrick Greenwood محرر جريدة Pall Mall Gazette الذى كان يتناول طعام العشاء يوم ١٤ نوفمبر ١٨٧٥ مع أحد رجال المال الذين يعرفون حالة مصر المالية جيداً وهو « هنرى أوبنهايم» فعلم منه ان الخديوى يريد رهن أسهمه فى شركة قناة السويس لحاجته إلى المال. وعلى ما يبدو فإن هنرى أوبنهايم كان مهتما بمفاوضات «بنك التسليف العقارى» و «البنك الانجليزى المصرى » ولابد أن أوبنهايم قد عرف بقيام ديرفيو بشراء الأسهم عن طريق «سوبيران» الذى كان قد تحادث مع ديرفيو بهذا الشأن كما ذكرنا. وكان أوبنهايم يعتقد أنه عندما ينقل فريدريك جرينوود الخبر للحكومة البريطانية فإنها (أى الحكومة) ستكون مهتمة هى الأخرى بإحباط خطط ديرفيو. ومن المحتمل أن أوبنهايم لم يقدر رد الفعل من جانب الحكومة البريطانية معتمداً على موقفها السابق من مسألة شراء القناة (١٩).

والطريق الثانى: هو بيت روتشيلد بانجلترا. فيرى «بكل» أنه من المحتمل أن يكون دزريلى قد علم بنبأ مفاوضات بيع الأسهم من جانب آخر، ذلك أن البارون ليونيل روتشيلد صديق دزريلى، حيث تعود الأخير أن يتناول معه طعام العشاء مساء كل يوم أحد، وكان روتشيلد على علم تام بالمسائل المالية الدولية (٢٠) وكانت مكاتب روتشيلد ملاذا لدزريلى

عندمـا أثير مـوضـوع شـراء القناة، وكـان روتشـيلد كـدزريلى نفسـه فى انتظار الفرصـة. وربما استطاع روتشيلد الحصول على أخبار مبكرة، إما من باريس أو القاهرة بما كان يدور فى هذا الصدد [٢١].

ولكن مؤرخ حياة بيت «آل روتشيلد» يذكر أن أوبنهايم أخبر كلا من جرينوود وروتشيلد بالخبر [٢٢]. ولكن القصة الأولى هى الشائعة، والتى تردد ذكرها فى كثير من المراجع الأوروبية والتى تقول إن جرينوود هو ناقل الخبر.

رأى جرينوود أن من صالح انجلترا الحصول على نصيب الخديوى لأن القناة هى طريق الهند، فسارع صباح اليوم التالى ١٥ نوفمبر ١٨٧٥ بإبلاغ الخبر للورد دربى [٢٣].

وسارع اللورد دربى بإرسال البرقية التالية للجنرال ستانتون [٢]: «علمت حكومة جلالة الملكة أن مجموعة من رجال المال الفرنسيين تعرض على الخديوى إسماعيل شراء نصيبه من أسهم قناة السويس، وأن المشاكل المالية الصعبة التى يواجهها الخديوى تجعل من الصعب عليه الرفض. ولهذا نطلب منكم تأييد صحة هذه المعلومات من عدمها» [٢٥].

وعلى الفور سارع «ستانتون» بعمل الاستخبارات اللازمة وتقابل مع نوبار باشا (وزير الخارجية المصرى) الذى أخبره بالعرض الذى قدمته الشركة العامة Societé Génerale والبنك الانجليزى - المصرى فأعرب له ستانتون عن دهشته، لهذا الموضوع الهام، وأفهمه بأن الحكومة البريطانية لا تستطيع أن تنظر بغير اهتمام لمسألة تحويل ملكية أسهم الخديوى فى شركة قناة السويس إلى يد شركة أجنبية. وأفهم ستانتون نوبار بأن الخديوى سيتلقى من انجلترا أحسن العروض بالمقارنة مع أى

عرض آخر قد تتقدم له الشركات الأخرى. إلا أن نوبار أخبره بأن الخديوى لا يحبذ مسألة بيع الأسهم على الرغم من حاجته الماسة للمال، لمبلغ يتراوح بين ثلاثة أو أربعة ملايين جنيه استرلينى، وأنه نظرا لحاجته للمال فقد قبل عرض البنك «الانجليزى - المصرى».

عندئذ طلب منه «ستانتون» أن يقابل وزير المالية المصرى فورا لتأجيل المفاوضات - الدائرة بين الخديوى وبيوت المال الفرنسية - حتى يتصل بحكومته. وتقابل ستانتون مع وزير المالية والخديوى. وأخبرهما بأن مسألة بيع أسهم قناة السويس تهم لدرجة كبيرة حكومة جلالة الملكة نظرا لأهمية قناة السويس لإنجلترا، فأخبره الخديوى بأنه لم يفكر جدياً فى العرض الخاص ببيع أسهمه، وعندما سأل ستانتون عما إذا كان هناك عرض من جانب حكومته طلب منه ستانتون تأجيل المفاوضات مع البنوك المذكورة فوافق الخديوى على تأجيل المفاوضات حتى مساء يوم الثلاثاء ١٨ نوفمبر. وكان الخديوى قد أخبر ستانتون بأنه فى حالة قيامه ببيع أسهمه فإنه فى هذه الحالة سيفضل أن تكون فى أيدى «حكومة جلالة الملكة» بدلا من أى طرف آخر (٣٦).

فى نفس الوقت تلقى ستانتون يوم ١٧ نوفمبر برقية من لورد دربى يخبره فيها بضرورة عدم وقوع أسهم الخديوى فى أيدى أجنبية، وطلب منه سرعة تأجيل المفاوضات الدائرة بين الحكومة المصرية والبنوك الفرنسية، واستعداد الحكومة البريطانية لشراء هذه الأسهم بشروط مقبولة (٢٧).

واجتمع مجلس الوزراء البريطانى فى ١٧ نوفمبر لبحث موضوع الأسهم (٢٨) واتضح من تقارير دزريلى المرسلة إلى المملكة ومن خطاباته الخصوصية، أن هذه المبادرة وتلك الانطلاقة الجديدة «a very new departure» كانت من جانبه على الرغم من معارضة أعضاء الوزارة ذوى

النفوذ والمؤثر لهذا الإجراء الجديد ومنهم دربى [٢٩]. فقد كان دربى بادئ الأمر تنتابه الشكوك من الصفقة، إذ كان يخشى نتائجها السيئة، سواء المالية أو تأثيرها على العلاقات مع فرنسا والباب العالى [٣٠] وتبدو وجهة نظر دربى ومواقفه السابقة عندما اقترح وضع القناة تحت إشراف لجنة دولية [٣١].

وكذلك نجد دربى يؤكد هذا الرأى مرة أخرى «لجافارد» - القائم بالأعمال الفرنسى بلندن - يوم ٢٠ نوفمبر ١٨٧٥ إبان مفاوضات صفقة الأسهم [٣٢]. ومرة أخرى لداركورت، سفير فرنسا بلندن - يوم ٢٧ نوفمبر بعد توقيع صفقة الأسهم [٣٣]. ولم يكن دربى وحده من المعارضين لصفقة الأسهم، بل شاركه فى هذا وزير الخزانة «نورثكوت» (Northcote) الذى كان يعارض الصفقة فى بادئ الأمر على اعتبار أنها ستساعد دى لسبس فى حل مشاكله المالية وعبر عن ذلك بقوله : «I don't like it». إلا أنه عاد وعدل عن رأيه وأيد شراء الصفقة [٣٤].

على أى حال فقد استطاع دزريلى إقناع مجلس الوزراء وجميع من حوله بأهمية الصفقة [٣٥].

وفى اليوم التالى لاجتماع مجلس الوزراء البريطانى لمناقشة الصفقة، سارع دزريلى بإرسال الخطاب السرى التالى لملكة إنجلترا فى ١٨ نوفمبر : «... إن الخديوى على وشك الإفلاس ويفكر فى بيع أسهم قناة السويس، وقد اتصلنا بالجنرال ستانتون وتقوم شركة فرنسية بالتفاوض مع الخديوى ولكن هناك مصاعب نشأت بينهما بسبب شروط الاتفاق. والأسهم نقدر ثمنها ببضعة ملايين، حوالى أربعة على الأقل، إلا أن هذه الأسهم تعطى مالكها نفوذا عظيما فى إدارة القناة. وأنه من الأهمية القصوى، لنفوذ جلالتك، وللقوة فى هذا الوقت الحرج، أن تكون القناة ملكا لإنجلترا. وقد أقنعت لورد دربى وأصبح يتبنى فكرتى تماماً. وقد

عرض الأمر على مجلس الوزراء فوافق بالإجماع على ضرورة الحصول على نصيب الخديوى من الأسهم، وأرسلنا برقية بذلك لستانتون. وفى الليلة الماضية وصلت برقية أخرى منه تفيد بوجود بعض العقبات. وقد اجتمع المجلس مرة أخرى اليوم (الساعة الثانية) لدراسة المشكلة. ويقول الخديوى إنه من الضرورى جدا حصوله على مبلغ يتراوح بين ثلاثة وأربعة ملايين جنيه استرلينى قبل يوم ٣٠ من هذا الشهر، وهكذا فإن الوقت ضيق جدا، ولكن من الضرورى القيام بهذا العمل (٣٦)».

وأرسل أيضا فى اليوم التالى (١٩ نوفمبر) خطاباً آخر للملكة يذكر فيه: «إن مجلس الوزراء قام بدراسة موضوع أسهم الخديوى أمس لمدة ساعة ونصف وكان أمام المجلس كل من «لورد تنتردن» (Tenterden) «والكولونيل ستوكس» المختص بشئون قناة السويس من قبل حكومة جلالتك. وأن مشكلة الخديوى المالية فى غاية الخطورة وأن هناك كارثة مالية محققة له لا يمكن تجنبها وهكذا فإن العمل صعب ولكن أهميته تفوق صعوبته ولا يمكن التخلى عنه» (٣٧).

وشكرت الملكة «دزريلى» لخطاباته، وأبرقت «بالموافقة على المنهج الذى ينوى أن يتخذه فى مسألة قناة السويس ولكننا نخشى صعوبة ترتيبها» (٣٨).

ثم بعث دزريلى للملكة يقول لها «تلقيت برقيتك أمس وكانت مشجعة للغاية ولم يحدث شىء ذو بال فى الأربع والعشرين ساعة الماضية فى الموضوع، ولكن الاتصالات بين حكومة جلالتك والقاهرة تسير بسرعة، وستأخذ المسألة وقتا ولكننا لا يجب أن نغفل لحظة عن هذا الموضوع. ويمكن العمل فيها الآن بدون الرجوع لمجلس الوزراء طالما أنهم قد وافقوا بالإجماع على السياسة العامة، وأعطوا تفويضا مطلقا لى (Cart blanche) لتحقيق هذا الهدف وأن موافقة سيادتكم مشجعة لى» (٣٩).

هذا ما كان يدور فى لندن، فقد أطلقت يد دزريلى للعمل وأقنع كل الأصوات المعارضة وأخذ موافقة الملكة. وأخذ يتابع الموقف بكل حذر طول الأيام العشرة التى تمت فيها الصفقة من ١٦ إلى٢٥ نوفمبر. وعبر عن ذلك بقوله فى إحدى رسائله الشخصية «إننى لم يسبق لى أن مررت بأسبوع خطير كهذا أحسست فيه بالإنهاك الشديد» (٤٠).

وإذا انتقلنا إلى القاهرة لمتابعة أحداث سير المفاوضات نجد ستانتون يعرض محتويات رد دربى فى رسالة يوم ١٧ نوفمبر على الخديوى ورفض الخديوى فكرة بيع الأسهم وبين أنه قد يضطر إلى قبول عرض البنك «الانجليزى - المصرى» لتحويل ديونه السائرة بشروط معقولة (٤١).

وكانت الحكومة البريطانية قلقة بالنسبة لمسألة احتمال رهن أسهم القناة للبنك المذكور، وهو البنك الذى عرفت الحكومة البريطانية أنه يعمل لمصلحة بنك التسليف العقارى الفرنسى «Credit Foncier»، وهذا قد يؤدى إلى فقدان الأسهم لمصلحة فرنسا (٤٢). وبناء عليه أبرق دربى لستانتون بالآتى:

«تلقت حكومة جلالة الملكة بالرضا تأكيد الخديوى بعدم عزمه على بيع أسهمه فى القناة حاليا، وأنه إذا فكر فى بيعها فسيعطى لحكومة جلالة الملكة حق الشراء. وحيث إن الرهن يتم لمصلحة البنك «الانجليزى - المصرى» فإن حكومة الملكة ترغب فى معرفة التفاصيل وعلى الأخص معرفة الأشياء التى تمنع الخديوى من استرداد الأسهم المرهونة» (٤٣).

وقد أرسل ستانتون لحكومته فى ٢١ نوفمبر يخبرها بأن نوبار باشا قد أكد له بأن الترتيبات مع البنك «الانجليزى - المصرى» لن تتم نظرا لمطالبهم المبالغ فيها. وهناك عرض جديد من «الشركة العامة» لتقديم مبلغ ٨٥ مليون فرنك خلال ثلاثة أشهر. وتعهدوا بتقديم المبلغ قبل ٥

يناير ومشروعهم هو تحويل «الدين السائر» بما فيه القرض المقدم منهم إلى ديون طويلة الأجل. وإذا لم يدفع الخديوى المبالغ بعد ثلاثة أشهر فتصبح الشركة مالكة لأسهم الخديوى. وأن الخديوى مريض ولا يستطيع تأدية أعماله. إلا أن الوزراء مستعدون للقبول عندما يحسون بجدية الاقتراح. وأنه إذا قدمت اقتراحات معقولة من جانب الرأسماليين الانجليز، عندئذ يمكن إنقاذ الموقف، خصوصا إذا ما ثبت أن عرض الشركة العامة غير جاد (٤٤).

وهكذا عندما علم نوبار باشا وشريف باشا بأن الحكومة البريطانية قد دخلت السوق لشراء أسهم الخديوى، أخذا يرفعان الثمن (bid up price) خصوصاً وأن ستانتون لم تكن لديه معلومات كافية عن عالم المالية المصرية، ووجد كل من نوبار وشريف فى ستانتون عميلا مستعدا للوقوع فى شراك خداعهما (to fall fortheir stratagems)؛ فقد نقلا إليه انطباعا بأن مجموعتى البنوك الفرنسية كانتا نشطتين فى السوق، تنافس كل منهما الأخرى.

وأن الحكومة البريطانية بتقدمها للتعامل مع الخديوى قد دخلت حلبة الصراع مع ديرفيو والشركة العامة والبنك الانجليزى - المصرى وبنك التسليف العقارى (٤٥). ومن الواضح أن شريف ونوبار كانا يتصرفان سوياً إزاء تهيئة الحكومة البريطانية لمطلبيهما (٤٦).

وفى ٢٣ نوفمبر أرسل لورد دربى رده إلى ستانتون جاء فيه «إن حكومة جلالة الملكة مهتمة بضرورة حصول الخديوى على هذه المساعدة كما يطلب وبشروط معقولة، ويمكن ترتيب ذلك. وأن الحكومة على استعداد لإيفاد مندوب خاص. اعمل كل محاولة لتعطيل أى إجراءات لبيع أو رهن أسهم الخديوى» (٤٧).

وقد أرسل ستانتون في مساء نفس اليوم يحيط حكومته بزيارة شريف باشا له مكلفا من الخديوى لإخباره بأن مقترحات رهن الأسهم قد سحبت، وأن عروض بيع الأسهم هى المطروحة آنذاك، وأن دى لسبس قد أرسل للخديوى برقية يعرض فيها مبلغ مائة مليون فرنك ثمنا للأسهم. وأن الخديوى سيبيع الأسهم للحكومة الفرنسية. وطلب ستانتون رد حكومته يوم الثلاثاء التالى (٢٥ نوفمبر) (٤٨). وأرسل ستانتون برقية عاجلة لاحقة لبرقيته السابقة يؤكد لحكومته بأن الحكومة المصرية ستدفع فائدة ٥٪ سنوية مقابل حرمان الأسهم من فوائدها إلى أن تنتهى فترة حرمان الأسهم من الفوائد (٤٩).

ويبدو أن مسألة عرض دى لسبس (مائة مليون فرنك) على الخديوى ثمناً للأسهم من اختراع شريف باشا بهدف جعل الحكومة البريطانية تسارع لشراء الأسهم بنفس السعر، الذى يعتبر زيادة بمقدار ٨ ملايين فرنك عن العرض الأول، و١٥ مليون فرنك زيادة عن العرض الثانى الذى تقدم به ديرفيو والذى نص على حرمان مصر من الأسهم ونسبة الأرباح ١٥٪ الخاصة بنصيب الحكومة فى شركة قناة السويس، وذلك فى حالة عدم السداد. والسبب فى انخفاض العرض الثانى الذى تقدم ديرفيو للخديوى يرجع إلى انخفاض سعر السهم خلال الفترة ما بين العرضين الأول والثانى، فنجد فى المذكرة التى بعث بها الكولونيل «ستوكس» فى ١١/١٩ لدربى يذكر أن سعر السهم فى السوق قد انخفضت قيمته خلال الثلاثة أسابيع الاخيرة من ٧٣٠ فرنكاً إلى ٦٨٥ فرنكاً (٥٠). وأنه إذا قدم عرضاً بمبلغ ٢,٥ مليون استرلينى (أى ما يعادل ٨٧,٥ مليون فرنك) بدون النص على الفوائد الخاصة بكوبونات الأسهم، فإن الخديوى سيقبل هذا العرض بسرور (٥١). وأن الحكومة المصرية فى تقديمها لعرض المائة مليون فرنك احتسبت سعر السهم ٥٦٠ فرنكا (على أساس ١٧٧,٦٤٢ سهما) وهو سعر أقل من سعر السهم فى السوق (٥٢).

قرر مجلس الوزراء البريطاني في جلسة يوم ١٧ نوفمبر، مبدأ الاستعداد لشراء أسهم مصر في القناة. وعندما وردت برقية «ستانتون» يوم ٢٣ نوفمبر بموافقة الخديوي على البيع، كان على دزريلي أن يدبر المبلغ، وصادفته مشكلة أخذ موافقة البرلمان، والذي لم يكن في دورة الانعقاد، وحتى لو كان في دورة الانعقاد فإن الرغبة في السرية تجعل من المستحيل طلب المبلغ من مجلس العموم، ولكن دزريلي كان مقدراً لهذه المشكلة منذ بداية التحرك البريطاني.

فأثناء جلسة مجلس الوزراء(١٧ نوفمبر) كان دزريلي قد كلف سكوتيره الخاص«مونتاجوكوري» «Montagucorry» بأن ينتظر في الغرفة الخارجية لمجلس الوزراء، وعندما يعطيه دزريلي الاشارة - بأن يخرج الزعيم رأسه بعد أن يفتح الباب قليلا ويقول كلمة «نعم» - يتجه السكرتير فوراً إلى البارون روتشيلد ويخبره بأن رئيس الوزراء يطلب ٤ ملايين جنيه استرليني «غداً».

وبناء على هذه القصة، اتجه كوري إلى روتشيلد، الذي كان على مائدة الطعام، فقال له:«ان دزريلي في حاجة إلى أربعة ملايين جنيه في اليوم التالي» وكان روتشيلد على وشك أن يأكل عنباً فالتقط واحدة وتفل القشرة، وسأل:«ماضماناتك؟» فقال:« الحكومة البريطانية»، فرد روتشيلد:« ستكون لديك» (٥٣). ولاشك ان العلاقة الوطيدة بين دزريلي وصديقه «ليونيل روتشيلد»، كانت من أسباب نجاح هذه الصفقة.

فقد كانت هذه العلاقة مثار الحديث باستمرار بين السفراء الألمان والسياسيين، مثل كونت مونستر (Count Muinster) السفير الألماني في لندن، وهو هنلوه:Hohenlohe(سفير ألمانيا بباريس). وكان بيت روتشيلد في انجلترا يقوم بالأعمال الهامة آنذاك، واحتل مركزا مرموقاً حتى بين فروع جميع بيوت روتشيلد، وفي الفترة التالية للحرب الفرنسية الألمانية

توطدت العلاقة بين «بينامين دزريلى» وروتشيلد على الرغم من أن دزريلى كان مسيحياً من أصل يهودى فكان ذلك عاملا مهما لعقد صداقته مع «ليونيل روتشيلد»، والتى ترجع تاريخها إلى أيام شبابه وازدادت توثقا. ويتحدث دزريلى بإعجاب عن آل روتشيلد بقوله «كنت دائما أقول بأنه لا يوجد مثل آل روتشيلد كثير» (٥٤).

وهكذا كان دزريلى مقدرا لكل الظروف والاحتمالات. واستطاع حل مشكلة الحصول على المبلغ من صديقه روتشيلد. وتم توقيع العقد بين وزير الخزانة «ستافورد نورثكوت» وروتشيلد من أجل أن تحصل الحكومة البريطانية على الأسهم فى ٢٤ نوفمبر. وكانت بنود الاتفاق تقضى بحصول روتشيلد على عمولة قدرها ٢,٥٪ عن الأربعة ملايين جنيه التى ستقدمها الحكومة للخديوى وستحصل الحكومة على نسبة ٥٪ التى تمثل فوائد الأسهم والتى تعهد الخديوى بدفعها حتى فترة عودة الفائدة للأسهم، إلى الحكومة البريطانية (٥٥).

وبعد توقيع العقد مع روتشيلد أبرقت وزارة الخارجية البريطانية إلى ستانتون يوم ٢٥ نوفمبر بالآتى:

«قبل عرض الخديوى؛ ووافقت حكومة جلالة الملكة على شراء ١٧٧,٦٤٢ سهماً من الخديوى مقابل أربعة ملايين جنيه استرلينى، وأوصت البرلمان بالتصديق على العقد. وفى نفس الوقت فإن السادة «روتشيلد» وأولاده هم وكلاء حكومة جلالة الملكة فى لندن لتنفيذ الاتفاق، وهم مستعدون لدفع مليون جنيه استرلينى فى أول ديسمبر تحت تصرف الحكومة المصرية عن الأسهم التى ستسلم إليك نيابة عن حكومة جلالة الملكة. أما الثلاثة ملايين الباقية فتسدد خلال شهر ديسمبر ويناير حسبما يتم الترتيب بين الحكومة المصرية وبيت روتشيلد. أما نسبة ٥٪ فوائد الأسهم التى تعهد الخديوى بدفعها لحكومة جلالة

الملكة حتى يتم تحرير الكوبونات فستحمل على دخل الحكومة المصرية(٥٦).

وفى نفس اليوم أرسلت وزارة الخارجية البريطانية برقية أخرى لستانتون، فقد كانت تخشى أن تتسبب مسألة ٥٪ فى فشل المفاوضات، فأخبرته ببرقية سرية بأن يذكر نسبة الـ ٥٪ الفائدة ويصر عليها إذا وجد الفرصة سانحة للنجاح وألا يدع المساومة تفسد المسألة (٥٧).

وعندما وصل رد الحكومة البريطانية سارع ستانتون وذهب مبكراً لسراى الخديوى لمقابلته وعرض رد حكومته بالموافقة على الشراء، ولم يتمكن من مقابلة الخديوى إسماعيل لأن نصيحة الأطباء له بألا يزعجه أحد، ولكنه أخبر وزير المالية إسماعيل صديق باشا والذى كان مع نوبار باشا وزير الخارجية ووزير العدل بموافقة حكومته على شروط البيع، وخشية سوء الفهم أو مؤامرات التدخل لإفساد الاتفاق عرض ستانتون عليهم استعداده للتوقيع على الاتفاق، وعندما وقع ستانتون على العقد(٥٨) أرسل لحكومته يخبرها بتمام التوقيع على صفقة بيع أسهم قناة السويس وأنها - أى الأسهم - ستودع طرفه صباح الغد.

وعند الاستلام اتضح أن عدد الأسهم هو ١٧٦,٦٠٢ سهماً فاشترط ستانتون ضرورة خصم الأسهم الناقصة وعددها ١٠٤٠ من المبلغ الذى ستدفعه حكومة جلالة الملكة. وفى اليوم التالى أودعت الأسهم فى سبعة أكياس كبيرة بالقنصلية البريطانية. وقد تم ربطها وختمها بالشمع بمعرفة وزير المالية المصرى. وكان كل من ستانتون وموظفى القنصلية فى انتظار مراجعة الأسهم (٥٩).

أما الأسهم الناقصة وعددها ١٠٤٠ سهماً فكان الخديوى إسماعيل قد تصرف فيها أثناء إقامته بباريس فى السنوات السابقة فأصبح

مجموع ما تملكه مصر ١٧٦,٦٠٢ سهماً. ويذكر «فوزان بك» أنه لا يعرف على أى نحو وقع هذا التصرف، وهل كان فى صورة هدية أو هبة أو بيع، لكنه يحدد التاريخ الذى تم فيه هذا التصرف تحديدا عاما، فيذكر أنه بين عامى ١٨٦٣، ١٨٦٩ ويستدل على ذلك من الانفاق المالى الذى عقده إسماعيل مع الشركة فى ٢٠ مارس ١٨٦٣ فقد نص فيه صراحة على أن مصر تملك ١٧٧,٦٤٢ سهما، ثم الاتفاق الذى عقده إسماعيل مع الشركة فى ٢٣ أبريل ١٨٦٩ وقد نص فيه صراحة على أن مصر تملك١٧٦,٦٠٢سهماً [٦٠] بينما يذكر أحد الكتاب بأن رجل المال جوشن «Goschen» اتهم إسماعيل صديق المفتش بتلاعبه فى أوراق قناة السويس[٦١].

فطالبت الحكومة البريطانية عندئذ بتخفيض الثمن من ٤ ملايين جنيه استرلينى إلى ٣,٩٧٦,٥٨٢ جنيه استرلينى فأجيبت إلى طلبها[٦٢]، بالإضافة إلى التزام الحكومة المصرية بأن تؤدى للحكومة البريطانية ولمدة ١٩ سنة تنتهى فى يوليو ١٨٩٤ فوائد ٥٪. وكانت الحكومة البريطانية تعلم علماً يقيناً بأمر هاتين المسألتين: تصرف إسماعيل فى ١٠٤٠ سهماً، وتنازله عن أرباح أسهم مصر. ولكنها لم تنشأ الإشارة لهما إبان المفاوضات الخاصة بعقد الصفقة لأنها كانت حريصة كل الحرص على أن تستأثر لنفسها بالأسهم. فقد كان هناك سباق محموم - كما رأينا - بينها وبين المؤسسات المالية الفرنسية لعقد الصفقة. فلما اطمأنت إلى أنها كسبت الجولة الأولى أثارت هاتين النقطتين تباعاً. وكانت مصر أضعف من أن تقف فى وجه المطامع الاستعمارية وأمام الغزو المالى الأوروبى[٦٣].

وقد جاء فى تقرير رسمى نشرته الحكومة البريطانية أن الحكومة المصرية تعهدت بأن تدفع فوائد الأسهم بمعدل ٥٪ وأن هذه الفوائد

تصل ۱۹۳,۸٥٨ جنيها مصريا فى العام ويعادل هذا المبلغ ۱۹۸,۸۲۸ جنيها استرلينيا. وأن هذا العبء ينتهى عام ١٨٩٤ ويعلق عبد العزيز الشناوى على هذا العمل بقوله: «ومعنى هذا وبعملية حسابية بسيطة، استردت الحكومة البريطانية على مدى تسعة عشر عاما ٤٣٢, ٣,٧٦٤ جنيها استرلينيا، وهو ما يقرب من المبلغ الذى دفعته ثمناً للأسهم وكسبت الأسهم وكانت منبعًا مالياً غزيراً تدفق على الخزانة البريطانية كل عام بصفة منتظمة ورتيبة وبزيادة مطردة سنة بعد أخرى حتى عام ١٩٥٦. وكسبت أيضا عندما عين دى لسبس ٢ إنجليز فى مجلس الإدارة. وكسبت مره رابعة عام ١٩٥٨ عند تسوية التعويضات المالية لحملة الأسهم مقدرة قيمتها بحسب سعر الاقفال فى بورصة الأوراق المالية بباريس فى ٢٥ يوليو ١٩٥٦ (٦٤).

وعن الأسهم الناقصة يذكر «لورد كينروس» أنه عند مراجعة نوبار الأسهم بالقنصلية مع ستانتون وجد ١٠٤٠ سهماً ناقصة، فذكر نوبار انها قد بيعت فى باريس منذ حوالى اثنى عشر عاما (٦٥).

طلب البارون روتشيلد أن يقوم الموثق العام (Notary Public) بكتابة قائمة بالأسهم وأرقامها والبيانات الأخرى، ونسختين أخريين معتمدتين له ولحكومة جلالة الملكة. ولكن اتضح عدم وجود موثق للعقود فى مصر. لذلك كان على نائب القنصل البريطانى ومع مندوبين من وزارة المالية المصرية القيام بهذا العمل، وتطلب ذلك عملا ضخما ووقتا كبيرا تعجز ميزانية القنصلية عنهما. لهذا يكتب ستانتون لحكومته بالتصريح له باستخدام ودفع أتعاب الكتبة الإضافيين (Clerical staff) لاختصار الوقت، وسجلت العقود فى مجموعات تتكون كل مجموعة من مائة أو من خمسين. وعندما انتهت مشكلة تسجيلها ظهرت مشكلة أخرى هى مشكلة نقلها سالمة الى لندن خصوصاً وأن ستانتون أحس بالمسئولية،

بالإضافة إلى أنها كانت تحتل فراغا كبيراً بالقنصلية البريطانية (٧صناديق) (٦٦).

وأصدرت وزارة البحرية بتعليماتها إلى سفينة نقل الجنود البريطانية «مالابار» (Malabar) القادمة من البحر الأحمر بالرسو في الاسكندرية لنقل « أكياس معينة» لم تحددها، زيارة فى الحيطة وخوفاً على الأسهم. وسافر ستانتون فى قطار خاص من القاهرة إلى الإسكندرية بالأسهم. ونقلت السفينة «مالابار» الأسهم من الإسكندرية فى ١٧ ديسمبر (٦٧). فوصلت ميناء (Portsmouth) يوم ٣١ ديسمبر ١٨٧٥، ونقلت تحت حراسة إلى بنك انجلترا حيث تم ايداعها (٦٨) وقد أورد معظم من كتبوا عن تاريخ قناة السويس بيانات عن فوائد الأسهم التى حصلت عليها بريطانيا من الناحية المالية.

فيذكر «ويلسون» أن فوائد الأسهم الانجليزية حتى عام ١٩٣١/١٩٣٢ بلغت قيمتها ٢,٢٣٨,٨٧٩ استرليني (٦٩) أما كينرورس فيذكر أنه خلال ست سنوات فقط من حصول بريطانيا على الأسهم إرتفعت قيمة الأسهم من ٤ ملايين جنيه استرليني الى ٥,٧٥٠,٠٠٠ استرليني. وفى نهاية القرن تزايدت القيمة إلى معدل ٢ مليون جنيه استرليني سنويا حتى ما قبل الحرب العالمية الاولى فبلغت قيمتها عشرة أضعاف القيمة الأصلية (٧٠).

وهكذا لم تدم أحداث قصة حصول انجلترا على أسهم مصر فى قناة السويس أكثر من عشرة أيام من ١٦ نوفمبر ١٨٧٥ حتى ٢٥ نوفمبر ١٨٧٥.

وسارع دزريلى فأرسل يهنئ الملكة بإتمام الصفقة الرائعة «Masterly stroke» فكتب إليها فى ٢٤ نوفمبر يقول «لقد انتهى الأمر لتوه، وأصبحت

الأسهم ملكا لك يا سيدتى: (you have it, Madam)، وأسقط فى يد الحكومة الفرنسية، حاولوا جهدهم تقديم قروض ذات فائدة مرتفعة وبشروط مجحفة. وقدم الخديوى أسهمه لحكومة جلالتكم يائسا، بمبلغ قدره أربعة ملايين جنيه استرلينى فى الحال. ولم يكن هناك محل واحد يستطيع أن يقدم ذلك سوى مصرف روتشيلد وقد سلكوا خير مسلك، فقدموا المبلغ بفائدة بسيطة جداً. وأصبح نصيب الخديوى من الأسهم فى يدك يا سيدتى الآن. وقد استمر المجلس أربع ساعات يدرس هذا الموضوع، ولم يكن لدزريلى لحظة راحة للاستراحة اليوم، ولذا فإن هذه الرسالة تأمل أن ينظر اليها بعين الاعتذار لأن كاتبها مجهد الذهن وسيقص على سيادتكم القصة بأكملها غدا، واتفقت الحكومة وروتشيلد على بقاء الموضوع سراً، ولكن هناك شك فى ذلك لأنه سيعرف غدا من القاهرة(٧١).

وردت الملكة على خطاب دزريلى يوم ١٨٧٥/١١/٢٥ بقولها «إن هذا عمل عظيم وهام، وعندما يعلن ويصبح معروفا ـ حسبما تشعر الملكة ـ فإن هذا العمل سيكون مصدر إعجاب كل الشعب فى البلاد، إلا أن هذا المبلغ الكبير هو المشكلة وأن الملكة لشغوفة بسماع كافة القصة من دزريلى عن هذا الموضوع عند رؤيته اليوم»(٧٢).

وقد عبر دزريلى عن مشاعره بعد إتمام هذه الصفقة فى الخطاب الشخصى الذى أرسله لصديقته (لادى برادفورد) غداة توقيع الصفقة يوم ٢٥ نوفمبر يقول لها : «سأخبرك بسر عظيم خاص بالدولة تم خلال الأربع والعشرين ساعة الماضية، وهو من أهم أخبار هذا العام، أخبار جيلنا وذلك قبل أن تقرأ فى الصحف. لقد اشتريت لانجلترا أسهم الخديوى الخاصة بقناة السويس ، وواجهنا عند قيامنا بعملنا هذا كل المغامرين والرأسماليين ورجال المال فى العالم. فقد نظموا فى

مجموعات من اللصوص للعمل ضدنا. كذلك واجهنا جواسيس اختفوا فى كل مكان، ومع ذلك فقد أربكناهم جميعاً، ولم يشك فينا أحد. وأمس الأول، تقدم دى لسبس وشركته التى لها بقية الأسهم بقرض عظيم، وكان مؤيدا بالحكومة الفرنسية. ولو نجح دى لسبس فى الحصول على الأسهم لأصبحت قناة السويس بالكامل ملكا لفرنسا. ولتمكنت من إغلاقها. ولقد أعطينا الخديوى أربعة ملايين جنيه إسترلينى مقابل الأسهم، ونحن فى انتظار تأييد البرلمان لنا فى هذه الصفقة. وقلما مر على أسبوع خطير مثله، وإننى الآن فى حالة اجهاد شديدة (٧٣). كذلك أرسل دزريلى إلى الملكة يصف لها هذا الاسبوع الحافل بالأحداث بقوله:

«لم يكن لدينا الوقت للتنفس، وكان علينا القيام بهذا العمل» (٧٤) كما كتب دزريلى فى اليوم التالى إلى ليدى برادفورد (٢٦ نوفمبر) معبراً عن بهجته بقوله: «إن شراء الأسهم كان بمثابة ضربة لبسمارك وهذا ما أعنيه بالنسبة لتصريحه بأن انجلترا قد توقفت عن أن تصبح قوة سياسية» ذلك أن بسمارك كثيرا ما كان يردد هذه العبارة مشيرا إلى أنها رأيه الخاص (٧٥).

هذا وفى اليوم التالى لعقد الصفقة قال الخديوى اسماعيل لقنصل بريطانيا:

« هذه أهم صفقة عقدتموها وستعود عليكم بفوائد سياسية ومالية محققة، ولكنها أسوأ حادثة بالنسبة لنا» (٧٦).

* * *

ننتقل بعد ذلك إلى دراسة صورة أخرى محزنة فى تاريخ مصر والقناة الا وهى فقدانها لآخر ميزة مادية لها فى قناة السويس، وفى

حصتها من صافى أرباح الشركة بنسبة ١٥٪ وهى التى نصت عليها المادة ١٨ من عقد الفرمان الثانى (٥ يناير ١٨٥٦) (٧٧).

* * *

فنجد الخديوى إسماعيل، إبان مفاوضاته مع انجلترا لبيع أسهم قناة السويس، يعرض على «ستانتون» - القنصل البريطانى فى مصر - بيع حصة ١٥٪ من صافى أرباح الشركة. وأكد إسماعيل «لستانتون» عندما قدم العرض أنه لن تثار مشكلة بالنسبة لبيع حصة مصر فى أرباح الشركة مثلما أثيرت مشكلة الأسهم السابقة، لأن انجلترا الآن مالكة لجزء من أسهم القناة، وأضاف أن هذه الحصة فى نظره إذا حصلت عليها بريطانيا فسيكون لها عندئذ السيطرة على إدارة شركة القناة أكثر من حصولها على الأسهم. كما ذكر له أن فرنسا قد عرضت عليه مبلغا يتراوح بين ٣٠, ٤٠ مليون فرنك ثمنا لهذه الحصة (٧٨).

وقد أثار ذلك مخاوف فرنسا، وأعاد إلى الأذهان مرة أخرى مسألة تعقد العلاقات بين الدولتين. ولكن اللورد دربى أكد «لداركوت» - سفير فرنسا بلندن - أن الخديوى يعرض بيع حصة (١٥٪) من صافى دخل شركة قناة السويس وأن الحكومة البريطانية قد أبدت له عدم اهتمامها بذلك (٧٩) وأنها لا تفكر فى الحصول على هذه الحصة، وأن نية الحكومة البريطانية هى «ألا تتجاوز ما تراه ضروريا وكافياً لحماية المصالح التجارية البريطانية»:

"qni lui a paru nécessaire et suffisant pour assurer les interéts du commerce anglais" (80)

وحاول دربى طمأنة السفير الفرنسى بقوله إنه يرى فى موقف إسماعيل محاولة للمساومة للحصول على أكبر قدر من الربح (٨١).

وفى حقيقة الأمر نجد أنه فى الوقت الذى رفضت فيه الحكومة البريطانية شراء حصة ١٥٪ من الخديوى إسماعيل، تحذره من التصرف فى هذه الحصة على أساس أن هذا العمل ـ من وجهة نظرها ـ يعتبر خرقا للفرمان، ويتعارض مع المحافظة على وحدة الدولة العثمانية. وذلك خشية أن يجعل ذلك الخديوى يفقد سلطته على شركة قناة السويس التى ضمنتها عقود الامتياز وصدق عليها الباب العالى. ورد الخديوى على مخاوف الحكومة البريطانية، بأن بيعه لحصة ١٥٪ إنما يمثل صفقة مالية فقط«as a purely a financial transaction» ولن يقلل بأى حال من الأحوال من سلطته على شركة قناة السويس التى نص عليها عقد الامتياز. وطمأن الحكومة البريطانية أنه لا ينوى التخلى عن سلطته فى القناة. وأكد إسماعيل أنه على الرغم من استعجال دى لسبس له للرد على مقترحاته، فإنه (أى الخديوى) لن يدخل فى مفاوضات فى هذه المسألة قبل استشارة كيف Cave[٨٢].

هذا وقد عثر القاضى «كرابيتيه بيير» على وثيقة فى قصر عابدين مؤرخة فى ٣٠ نوفمبر ١٨٧٥ تذكر أن إسماعيل قد تلقى عرضاً من دى لسبس، عن طريق «بارو»Barrot[٨٣] بأن مؤسسة مالية ـ لم يذكر اسمها ـ قد فوضته بعرض مبلغ ٣٠ مليون فرنك لشراء حصة الـ١٥٪ وسيدفع المبلغ خلال ستة أو ثمانية أشهر، وكان هذا هو العرض الذى قدمه دى لسبس بإيحاء من دوق ديكاز ـ وزير خارجية فرنسا ـ وقدر دى لسبس المبلغ المطلوب ما بين ٣٠، ٤٠ مليون فرنك واهتم دى لسبس بتدبير هذا المبلغ فى داخل فرنسا [٨٤]. ويؤكد كرابيتيه أنه لم يعثر على رد لهذا الخطاب الموجه للخديوى. وعلى أى حال فإن هذا الخطاب يفسر البرقية التى أرسلها الخديوى إلى «بارو» فى ٤ ديسمبر ١٨٧٥ والتى يذكر فيها أن مجموعة أخرى قد عرضت عليه مبلغ ٤٠ مليون فرنك،

كما توجد رسالة أخرى بتاريخ ١٥ ديسمبر ١٨٧٥ عن نفس الموضوع تذكر أن العرض قد ارتفع فأصبح ٤٥ مليون فرنك (٨٥).

ورد «بارو» على الخديوى فى ١٦ ديسمبر ١٨٧٥ بأنه قد تقابل مع دى لسبس الذى أكد له بأن «المؤسسة المالية» ما زالت تقدم عرضاً مالياً يتراوح بين ٤٠و٥٠ مليون فرنا بضمان نصيب مصر فى أرباح شركة قناة السويس (١٥٪) وأن المؤسسة المالية ستقدم هذا القرض نظير فائدة سنوية تتراوح بين ٩ و ١٠ ٪ فى حالة موافقة الخديوى على العرض، وأن وزير الخارجية الفرنسية دوق ديكاز متحمس للغاية لتسوية هذا الموضوع (٨٦).

ويؤكد كرابيتيه بأن هذه الصفقة لم تتم مستنداً إلى البرقية التى أرسلها الخديوى إلى «بارو» فى ٢٥ ديسمبر ١٨٧٥ (٨٧) جاء فيها: «أبرق دى لسبس إلى باريس يعرض قرضاً قدره ٥٠ مليون فرنك بضمان نسبة (١٥٪) وأن هذا القرض لمدة عامين بفائدة ٨٪ دفع أقساطه كل ستة أشهر... ونحن لسنا فى حاجة إلى المال فى الوقت الحالى ولأسباب خطيرة معينة نود أن ننهى هذا الموضوع على وجه السرعة» (٨٨). ويعلق كرابيتيه على ذلك بقوله « ويبدو أن شيئاً ما قد حدث فقد توقفت المفاوضات ولم يقدم القرض وفشلت مساعى دوق ديكاز وأثار ذلك حفيظة وزارة الخارجية الفرنسية Quai d'orsay، على إسماعيل.

وكان الرأي العام الفرنسي، قد هاجم - كما رأينا من قبل - وزارة الخارجية الفرنسية لفشلها في مسألة بيع أسهم مصر فى القناة، لهذا، سارع ديكاز وزملاؤه بالاهتمام بالحصول على المورد الآخر لمصر في قناة السويس وهى نسبة الـ ١٥٪ من صافي أرباح الشركة. وعندما أحبطت مساعيهم امتلأت قلوبهم بالحقد على إسماعيل (٨٩).

وفى غمار أحداث مايو ١٨٧٧ نسى دوق ديكاز المسألة، ولكنها أثيرت مرة أخرى عند ازدياد الارتباكات المالية، وحلول أجل تسديد الديون فى أول مايو ١٨٧٨، بدفع مبلغ ٢ مليون جنيه استرلينى من دين الخديوى الموحد، ولم يكن بخزانة الدولة فى مارس نصف مليون جنيه، وأصبح من الضرورى استكمال المبلغ خلال شهر (٩٠). وكان أعضاء لجنة صندوق الدين، يساندهم فيفيان - قنصل انجلترا فى مصر - يميلون بشدة إلى تأجيل الدفع بسبب عجز المصريين (٩١).

ورأى بعض أعضاء لجنة صندوق الدين أنه لا يمكن الحصول على هذا المبلغ إلا عن طريق تحصيل الضرائب مقدماً أو أن يكون الخديوى مستعداً لبيع أو رهن نصيب مصر فى حصة أرباح شركة قناة السويس (١٥٪)، ولكن إسماعيل لم يبد ميلا لهذا الاقتراح (٩٢).

ومن غير المستبعد أن يكون دى لسبس وراء هذه الفكرة؛ فقد عين دى لسبس رئيسا للجنة التحقيق الدولية بعد تشكيلها فى ٣٠ مارس ١٨٧٨، وهى اللجنة الخاصة بالتحقيق فى إمكانية قيام مصر بالاستمرار فى دفع أرباح الديون (٩٣).

هذا وقد أصرت الحكومة الفرنسية والدائنون الفرنسيون الذين يحصلون على الكوبونات المستحقة فى أول مايو ١٨٧٨، على عدم تأجيل موعد السداد ورأوا أنه لا يوجد داع لهذا التأجيل ما دام الخديوى لا يزال يحتفظ فى حوزته بنصيب فى أرباح شركة قناة السويس والتى يمكن بضمانها اقتراض مليونى جنيه استرلينى. واستغلوا هذه الفرصة لكى يجبروا الخديوى على تحويل هذه الصفقة لحسابهم.

فقد تبنى «دي ميشيل» - قنصل فرنسا فى مصر - وجهة نظر الدائنين، وأصم أذنيه فى الوقت نفسه عن مطالب الخديوى وبؤس الشعب المصرى. وطلبت وزارة الخارجية الفرنسية من «سالسبورى».

وزير خارجية بريطانيا ـ فى ١٦ أبريل ١٨٧٨، وعن طريق سفيرها فى لندن، أن تتعاون معها فى الضغط على الخديوى اسماعيل لدفع الديون، وبناء على ذلك أرسلت الحكومة البريطانية إلى فيفيان بتعليمات مشابهة لتلك التعليمات التى أرسلت إلى دى ميشيل للتنسيق مع زميله فى هذه المسألة (٩٤).

ويعزى اللورد كرومر هذا التعاون الانجليزى ـ الفرنسى إلى ظروف مؤتمر برلين الذى كان على وشك الانعقاد وكان من الضرورى فى هذا الوقت عدم إغضاب فرنسا (٩٥). وانتهزت الحكومة الفرنسية هذه الفرصة واتجهت أنظارها لحصة الخديوى فى أرباح شركة قناة السويس حتى تتساوى المصالح الفرنسية بالانجليزية فى قناة السويس بعد أن اصابتها بارتباك صفقة الأسهم التى حصل عليها دزريلى (٩٦).

ويرى «كرابيتيه» أن الحكومة الفرنسية استغلت حصول انجلترا على قبرص ١٨٧٨ للضغط عليها للحصول على حصة ١٥٪ لصالحها وأن انجلترا قد وافقت على ذلك حتى لا تغضب فرنسا (٩٧).

وهكذا نجد دى لسبس والحكومة الفرنسية يعملان بشتى الوسائل، منتهزين نهم الخديوى إسماعيل للمال وحاجته الماسة إلى القروض، فراحا يغريانه وينصبان له الشراك حتى وافق الخديوى على رهن نسبة أرباح مصر فى شركة قناة السويس إلى نقابة الماليين فى باريس نظير اقراضه مبلغ ١٠٥ ملايين فرنك، وكان دى لسبس قد عمل على تكوين هذه النقابة لتقوم بعقد هذه الصفقة (٩٨) وتم ذلك الرهن للحصة خلال عام ١٨٧٦ (٩٩).

وعندما عجزت الحكومة المصرية عن الوفاء بالدين، عقد مجلس الوزراء المصرى جلسة غير عادية فى ١٤ يناير ١٨٨٠ برئاسة رياض باشا وحضرها السيد« إيفلينج بارنج» المراقب المالى (لورد كرومر فيما بعد)(١٠٠).

أما المراقب الفرنسى فكان متغيباً فى باريس وحضر نيابة عنه Liron d'Airoles وخصصت هذه الجلسة لمناقشة بيع الحصة وانتهت بموافقة مجلس الوزراء على بيعها إلى البنك العقارى الفرنسى (١٠١).

ويبدو أن المديريين الجديدين (إيفلنج بارنج وبلينير) قد رتبا مسألة بيع آخر نصيب لمصر فى شركة قناة السويس (١٥٪)، ومن العجيب أن بارنج لم يشر لمسألة بيع نصيب مصر فى صافى أرباح الشركة (١٠٢).

وهكذا اشترى «البنك العقارى الفرنسى» حصة مصر فى أرباح شركة قناة السويس فى ٢١ مارس ١٨٨٠ مقابل مبلغ ٢٢ مليون فرنك (٨٨ ألف جنيه) (١٠٣)

ولم تأخذ مصر هذا المبلغ ولكنه دفع رأسا للمرابين الأجانب ضمن أقســـاط ديونهم. وأسس هذا البنك مع من يدعى «هاردى» Hardy الانجليزى شركة اسمها:

«الشركة المدنية لاستيفاء نسبة الـ١٥٪ من أرباح قناة السويس الخاصة بالحكومة المصرية» (١٠٤).

وتأسست هذه الشركة وأصدرت ٨٤٥٠٧ حصة برأسمال قدره ٢٢,٠٤٠,٠٠٠ فرنك ومدتها هى نفس مدة امتياز الشركة والذى ينتهى فى ١٧ نوفمبر ١٩٦٨ ؛ ومهمتها تحصيل نسبة ١٥٪ من صافى إيراد القناة وتوزيع هذا الربح الصافى على مساهمى الشركة المدنية. والشركة فرنسية الجنسية، ومقرها باريس ومحلها المختار «بنك الخصم الباريسى الوطنى» الذى ينوب عنها فى علاقاتها بشركة قناة السويس. وأودعت لديه الوثيقة بتنازل الحكومة المصرية عن الحصة المذكورة (١٠٥).

وإذا تتبعنا قيمة حصة مصر فى أرباح القناة خلال السنوات من ١٨٧٥ ـ ١٨٨٠، نجد ازدياد معدلها السنوى كما يتضح من الجدول التالى:

السنة	قيمة نصيب مصر فى أرباح الشركة ١٥٪
١٨٧٥	١٥٩,٢٥٦ فرنك ذهبى
١٨٧٦	٤٣٧,٣٠٠ فرنك ذهبى
١٨٧٧	٦٧٥,٠١٢ فرنك ذهبى
١٨٧٨	٥٤٤,٠٦٦ فرنك ذهبى
١٨٧٩	٤١١,٧٢٢ فرنك ذهبى
١٨٨٠	١,٨٤٩,٥٢١ فرنك ذهبى (١٠٦)

وكان هذا من دوافع تصميم فرنسا على حصولها على هذه الحصة صالحها.

وهكذا أسدل الستار على المصدر الثانى الدسم من أرباح شركة قناة لسويس وخرجت مصر خاوية اليدين. وفقدت كل ميزة مادية تربطها قناة السويس.

فالخديوى إسماعيل قد سلم لانجلترا ٤٤٪ من أسهم قناة السويس عام ١٨٧٥. ولم تمر خمس سنوات حتى سلم الابن (توفيق باشا) لفرنسا حصة مصر فى صافى أرباح قناة السويس عام ١٨٨٠. ويقدر المؤرخ الإيطالى «أنجلوسا ماركو» مجموع ما حصلت عليه انجلترا من صفقة الأسهم فى الفترة من ١٨٧٦ - ١٩٣٢ مبلغ ٤٣,٢٠٦,٦٨٢ جنيهاً استرلينيا، أما البنك العقارى الفرنسى فقد حصل من حصة الـ١٥٪ عن نفس المدة ١,٢٣٢,٠٠٠,٠٠٠ فرنك (١٠٧).

كما انتقد ساماركو تصرف الحكومة الفرنسية بقوله « إذا كانت الظروف قد قضت بحرمان الخديوى إسماعيل من الانتفاع بمزايا المشروع، الذى من أجله تحملت مصر أعظم التضحيات ثم فقدت كل

حق لها فيه، حتى حقها فى الرقابة عليه، فإن مصر إن عاجلا أو آجلا سوف تثأر لنفسها، وسيتسنى لها يوماً ما أن تحصل على حقها فى المكاسب، ولسوف تستمد سندها للحصول على حقها من تلك التضحيات التى بذلتها فى سبيل تنفيذ مشروع قناة السويس وذلك هو حكم التاريخ» (٢).

وقد تحققت نبوءة «ساماركو» عندما أممت مصر قناتها فى يوليو عام ١٩٥٦.

الهوامش

(1) De Lesseps était Francais et la France, ce L'empereur jusqu' a l'homme de la rue.Sammarco. op. cit. T 3. P. 344.

(2) edmond hippeau, hippeau, histoire diplomatique de la troisieme 'republique (1870 -- 1899 p 493

(3) seaton- watson, Disraeli' gladston and the eastern question london 1935. p. 130.

(٤) وفد جد دزريلى إلى لندن عام ١٧٤٨ وهو يهودى إيطالى يدعى «بنيامين اسرائيلى» أو درزيلى - وأنجب اسحق دزريلى، ثم انجب اسحق دزريلى ولدا أسماه باسم جده «بنيامين» وعندما بلغ بنيامين الثالثة عشر من عمره عمده أبوه وبذلك تحول إلى المسيحية لأن والده رأى ان من صالح أولاده أن يتبعوا دين الغالبية من الانجليز حتى لايجدوا الأعمال مغلقة أمامهم فاليهود مثل الكاثوليك كانوا محرومين من الحقوق المدنية، راجع حياة زريلى فى:

André Maurois, LA vie de Disraeli, Buenos Aires 1943. PP. 14 - 24; Wilfr id Meynell, The man Disraeli London, 1927.

(5) Bucklé Op. Cit. Xol. 1 P. 173 -- 179.

(6) Ibid., Vol. 5, p. 61.

(7) Ibid, P. 408.

(8) Ibid. PP. 409 - 410.

(٩) تولى دزريلى الحكم فى أول فبراير ١٨٧٤.

(١٠) راجع الفصل الثالث من الباب الثانى.

(11) Hallberg, Op. Cit. P. 230.

(12) Disraeli a lady Bradford, 25. 4. 1874, Lettress intimes op. Cit. P. 39,

(١٣) راجع الفصل الأول من الباب الثانى.

(14) Hallberg, op. cit. p. 223; cf. buckle, op. cit. vol. 5. p. 413. kinross, op. cit. p. 264.

(15) buckle, op. cit. vol. 5. p. 413.

(16) ibid.

(17) Hallberg; Op. Cit. pp. 245 - 6.

(18) Ibid., PP. 233 - 234.

(19) Lessage, Op. Cit, PP. 83 - 98; CF. SABRY. M. OP. CIT. PP. 161 - 162; maurois audr'e op. cit. pp. 277 - 278; marlowe, op cit. pp. 296 - 297.

(20) kinross (lord), op. cit. p. 264.

(21) buckle, op. T. 5 440.

(22) comte corti, la maison rothschild, l'apogée 1030 -- 1871 et les temps nouveaux traduction francaise par pierre raffegeau. paris - 1930. p. 433.

(23) buckle. op, cit, vos. p. 440; cf. Andr'e maurois, op. cit. pp. 277 - 8,

(٢٤) ماجور جنرال ستانتون - قنصل بريطانيا العام فى مصر - ويصفه أحد الكتاب المعاصرين بأنه من أخلص جنود انجلترا فى الخارج - راجع:

Lord kinross, op. cit, p. 266.

(25) Derby to stanton, 15. 11. 1875, parl. p. egypt no. 1 (1876) no. 1

(26) Stanton to derby, 18. 11. 1875. parl. p. ibid. no. 2, pp. 1 - 2.

(27) Derby to STANTON, 18. 11 1875, PARL P. OP. CIT. NO. 13.

(28) MARLOWE, OP. CIT. P. 298.

(29) BUCKLE, OP. CIT. P. 442.

(30) Hallberg; Op Cit. pp. 241 - 2; cf. Wilson; OP. CIT. PP. 50 -- 51.

(31) Hallberg; op. cit. pp. 233 -- 4.

(32) serby to lyons, 20. 11. 1875 parl. p. egypt 1 (1876) no. 4.

(33) Derby to lyons, 27. 11. 1875. ibid. no. 10 pp. 8-- 9.

(34) Hallberg; op. cit footnote p. 242.

(35) Buckle, op. cit. p; 442,

(36) Ibid. P. 443.

(٣٧) راجع نص الخطا بين المنشورين فى -- BUKLE; OP. CIT. P. 443.

(38) Ibid., P. 444.

(39) ibid.

(٤٠) خطاب بث به دزريلى فى ٢٥ نوفمبر ١٨٧٥ (غداء توقيع الصفقة) إلى صديقته اللادى برادفورد أنظر:

Lettres inimtes, op. cit. p. 151.

(41) Marlowe; Op. Cit. p. 299.

(42) Ibid., pp. 299 -- 300.

(43) Derby to Stanton; 18. 11. 1875; parl p. op. cit., No. 3.

(44) Ibid., Cf. Kinroos; Op. Cit., p. 267.

(45) Kinross, Op. Cit. p. 266.

(46) Marlowe, Op. Cit. p. 301.

(47) Derby to Stanton; 23. 11. 1875; op. cit. no. 5. p. 3.

(48) Hallberg; op. cit. p. 239. cf. Marlow, op. cit. p. 301.

من المشكوك فيه تقديم هذا العرض من جانب فرنسا (١٠٠ مليون فرنك)، وقد قام شارل ليساج بدراسة دقيقة لهذا الموضوع وهو أيضا لاينتقد بمثل هذا الاقتراح المقدم من جانب فرنسا ـ راجع:

lessagé, op. cit., pp. 242 -- 5.

(49) Marlowe, op. cit. p. 301.

(50) Ibid, p. 302,

(51) Marlowe, Op. Cit. p. 302.

(52)Ibid.

(53) Buckle, Op. Cit., T. V., pp. 246 - 7.

(54) Corti, Count, op. cit. p. 433.

(55) Parliamentary Papers, Egypt no. 1 (1876), 25. 11. 1875. No. 7 inclosure no 1, 2, 3, pp. 5 -- 6.

(56) Derby to stanton, 25 11. 1875, Parl. p. Ibid. No. 6, p. 4.

(57) Marlowe; op. cit; p. 303.

(٥٨) راجع نصوص العقد بين الحكومة البريطانية ويمثلها «ستانتون» والحكومة المصرية ويمثلها «اسماعيل صديق»:

Parl p. op. cit, inclosure in no. 8; pp. 7 - 8.

(59) Stanton to Derby, 27. 11. 1875, Parl. p. op. cit. No. 8.

(60) Voisin - Bey, op. cit., T. ii, p. 286, Footnote".

وراجع أيضا عبد العزيز الشناوى - التيارات السياسية حول قناة السويس ص٢٧٧ وهامشها.

(٦١) نجيب مخلوف - نوبار باشا وماتم على يديه - المطبعة العمومية بمصر - لم يذكر تاريخ الطبع (فى عهد عباس الثانى) - ص ١٠٠.

(٦٢) ثمن الأسهم الفعلى وفق التقرير المقدم للبرلمان فى ١٨٨٢/٦/٢٠ هو ٥٨٢ر٩٧٦ر٣ استرلينى ثمن شراء الأسهم + ٤١٥ر٩٩ استرلينى عمولة روتشيلد ٥ر٢٪ + ٦٢٥ نفقات = ٤,٠٧٦,٦٢٢ استرلينى أنظر:

Wilson, Op. Cit, p. 54.

(٦٣) الشناوى - قناة السويس والتيارات السياسية جـ١ ص ٢٧٧ - ٢٧٨

(٦٤) المرجع السابق جـ - ص ٢٧٨.

(65) kinross, op. cit, p 275.

(66) stanton to Derby, 4. 12. 1875, parl. p. op. cit. no. 30.

(67) parl. p., op. cit, no. 15 (16 11. 75), no. 17 (17. 12. 1875) 43 (21. 12, 1875), no. 46. (31. 12. 1876).

(68) parl, p. op. cit. no. 46; cf. lessage, op. cit., pp. 158 -- 163.

(69) wilson, op. cit. p. 58.

(70) kinross, op. cit., p. 269.

(71) Disraeli to queen vicioria, 24. 11. 1875, Buckle, op. cit., t. v. pp. 448 - 9.

(72) Queen victoria to Disraeili, 25. 11. 1875, ibid,. p. 449.

(73) Disraeli a lady Bradford, 25. 11. 1875, letters intimes OP. Cit. PP. 150 -- 151.

(74) Andr´e maurois, op. cit p. 278.

(75) " Cétait un coup Pour Bismarck, fAISANT ALLUSION, J'imagine a ses insolentes déclarations sur l'ANGLETERRE, QU'il dit ne plus étie un puissance politique. Elle a répété plusieurs fois cette remarque, montrant que c'était son idée dominante.

Disraéli a Bradford, Op. Cit, P. 151.

(٧٦) مصطفى الحفناوى - قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة جـ١ ص ٤٠٦ - ٤٠٧.

(٧٧) تنص المادة ١٨ من عقد الإمتياز على: «... نظراً للأراضى المتنازل عنها والإمتيازات الأخرى الممنوحة للشركة بمقتضى المواد السابقة تحتفظ لصالح الحكومة المصرية بحث استقطاع ١٥٪ من صافى الأرباح السنوية التى تحددها وتوزعها الجمعية العمومية للمساهمين». راجع: بطرس غالى - قناة السويس ومشكلاتها ص ٧.

(78) stanten to Derby, cairo 27. 11, 1875, par. p. egypt 1(1876) no. 16.

(79) Lord lyons to Derby, 4, 12. 1875, par. p. egypt 1 (1876) no. 17.

(80) H'Dharcourt a Due Decazes, 3. 12. 1875, D. D. f. ler s´erie,T. 2. no. 22.

(81) D. D. F. ibid.

(82) Derby to stanton, 6. 12. 1875, par. p. Egypt no. 1 (1876) no. 24, 28.

(٨٣) هو محامى فرنسى شهير بباريس ويعمل مستشارا قانونيا للخديوى ووكيلا له بباريس.

(84) Crabit´es p. The sopliation of Suez, London. 1940 pp. 188 - 9 cf. Merlowe, the making of suez canal. p 294.

(85) ibid, p. 190

(86) Crabit´es p. op. cir. p. 190.

(87) ibid. p 191

(استقاها «كرابيتيه» من وثائق قصر عابدين ملف رقم 19/12

(88) ibid,

(89) ibid. p. 192.

(90) ibid.

(٩١) احمد عبد الرحيم - المسألة المصرية ص ٥٤.

(92) Crabit´es, op. cit. p. 193.

(٩٣) أحمد عبد الرحيم مصطفى - المسألة المصرية ص ٥٩، ٦١، راشد البراوى - التطور الإقتصادى فى مصر فى العصر الحديث - النهضة القاهرة: ١٩٤٨ ص ١٣٢.

(94) Cromer, Modern Egypt. vol. I. p. 37.

(95) ibid.

(96) Crabites, p. op. cit. p. 195.

(97) ibid. p. 202.

(٩٨) عبد العزيز الشناوى، ما تكلفته مصر فى انشاء قناة السويس - بحث منشور بالمجلة التاريخية المصرية المجلد السادس سنة ١٩٥٧ ص ١٥٤.

(٩٩) راشد البراوى - التطور الاقتصادى فى مصر فى العصر الحديث. مكتبة النهضة. القاهرة. الطبعة الثالثة ١٩٤٨. ص ١٣٢ وعبد العزيز الشناوى - وثائق ونصوص التاريخ الحديث ص ٦٤٠ - ٦٤٣.

(١٠٠) يذكر بلنت Blunt ان سير ايفلينج بارنج - كرومر فيما بعد - كان من أسرة تمارس اعمال المصارف باسم: Baring Brothers وكان من أصل هولندى، ويقال بوجه عام أنه من عنصر يهودى. ومن ثم فهو قد انتمى من بداية حياته إلى صميم طبقة الماليين العليا فى أوربا. راجع:

- Moorehead, Alan, the white Nile london. 1963. p. 197.

(١٠١) عبد العزيز الشناوى، وماتكلفته مصر فى أنشام قناة السويس ص١٥٤، عبد الرحمن الرافعى - الثورة العرابية والإحتلال الإنجليزى ص٤٢، أحمد صادق موسى: تاريخ الدين المصرى العام ص١٢٨. أحمد الحتة - تاريخ مصر الاقتصادى فى القرن ١٩ ص ٣٨٨.

(102) zayed, M., Egypts struggle for independence. Beirut. 1956. p. 20.

(١٠٣) راجع نص عقد البيع الموقع بين الحكومة المصرية والشركة المذكورة - الشناوى، وثائق ونصوص مرجع سبق ذكر ص ٤٠٦ - ٤٢٦.

(104) Funck - Brentano, christian compagnie universelle du canal de suez paris 1947; p. 249.

(105) ibid

(106) Crabit´es, op. cit. p. 200.

(107) Sammarco, op. cit., pp. 351 -- 2.

(108) ibid. p. 352.

الفصل الثالث

أسهم مصر فى شركة قناة السويس

- أصداء الصفقة داخل بريطانيا:

موقف الملكة - الصحف - الشعب البريطانى - حزب المعارضة - الصفقة فى مناقشات البرلمان البريطانى.

- نتائج الصفقة بالنسبة لبريطانيا:

بعثة ستوكس واتفاقية ٣، ٢١ فبراير ١٨٧٦.

ازدياد النفوذ البريطانى فى مصر.

- صدى الصفقة فى أوروبا:

ألمانيا - فرنسا - روسيا - بلجيكا - إيطاليا - النمسا - هولندا.

- موقف الباب العالى من الصفقة.

- سياسة دى لسبس بعد الصفقة.

- أثر الصفقة على مصر: ماليا وسياسيا.

كان لصفقة الأسهم صدى دولى واسع النطاق، ونتائج عميقة الأثر بالنسبة لمنطقة الشرق الأوسط بصفة عامة ومصر وقناة السويس بصفة خاصة. وفى إنجلترا كان للصفقة أصداء مختلفة على الصعيدين الرسمى والشعبى. وكانت هناك أصوات - فى داخل انجلترا - تدين الصفقة، ولكنها كانت ضئيلة بالمقارنة بالتيار العام الذى رحب بها واستقبلها بحماس شديد، فكانت هذه الصفقة كما وصفها «هالبرج» «دليل على المهارة والجرأة والسرعة والسرية فى نفس الوقت، فقد أدهش دزريلى العالم، الذى لم يكن متعودًا على إجراء صفقات بالملايين بهذه الكيفية. فكانت بمثابة تدعيم للامبراطورية والمصالح البريطانية فى حوض البحر المتوسط لكى يظل الطريق البحرى للهند مفتوحًا»[1] هذا وقد سرت الملكة فيكتوريا بالصفقة سرورًا عظيمًا وبالأخص تأثيرها على بسمارك، الذى أعلن قبل أيام فى عجرفة: «إن انجلترا لم تعد قوة سياسية» فبسبب موقف انجلترا السلبى فى عهد جلاد ستون، وهزيمة فرنسا، اعتاد المستشار الألمانى أن يمثل دور السيد فى أوروبا. إلا أن انجلترا عادت مع دزريلى من جديد إلى سياسة خارجية نشطة وأصبحت رغباتها جديرة بالاحترام. ففى عام ١٨٧٥ رأينا كيف ساندت انجلترا فرنسا فى أزمتها مع ألمانيا[2]. وصادفت عودة انجلترا للاهتمام

بشئون القارة الأوروبية نجاحًا وسرت الملكة سرورًا عظيمًا، فهى تشعر أنها قوية جدا إذا كان دزريلى على رأس الحكومة[٣]. وكانت الملكة على حق عندما قالت: «إن إعلان نبأ الصفقة سيكون له صدى شعبى فى انجلترا»[٤].

وأثارت الصفقة الصحف البريطانية، فقد نقلت جريدة «التيمز» ـ لسان حال رجال الأعمال بلندن ـ الخبر إلى الرأى العام البريطانى فى يوم ١٦ نوفمبر بقولها: «إن الجمهور فى هذا البلد وغيره ـ سينظر إلى هذا العمل الخطير الذى قامت به الحكومة الانجليزية من نواحيه السياسية لا التجارية. سيعده مظاهرة وشيئًا أكثر من مظاهرة، سيعده إعلانًا لنياتنا وشروعًا فى العمل على تحقيقها. إن من المستحيل أن نفكر فى شراء أسهم قناة السويس منفصلاً عن علاقة انجلترا المستقبلة بمصر. أو أن نفكر فى مصير مصر منفصلاً عما يحوم حول الدولة العثمانية من المخاوف... فإذا أدتِ القلاقل أو الاعتداء الخارجى أو فساد الإدارة الداخلية إلى انهيار الدولة العثمانية ماليا أو سياسيًا فقد نضطر إلى أن نحتاط للمحافظة على سلامة ذلك الجزء من أملاك السلطان الذى تربطنا به علاقة قوية»[٥].

وفى اليوم التالى ٢٧ نوفمبر ١٨٧٥ أشارت نفس الصحيفة إلى موضوع الصفقة فذكرت: «.. لا شك أننا حصلنا على مصالح فى مصر وإدارتها. وأن هذا العمل سيلزم «حكومة جلالة الملكة» بمواصلة الاهتمام بمصر. فلقد اشترينا نصف أسهم قناة السويس تقريبا وبذلك نصبح أكبر الملاك. ولسنا فى حاجة إلى القول بأن الآخرين سينظرون إلينا لكى نباشر إدارة هذه الملكية، وتدعيم هذه العلاقات الوطيدة مع الحكومة المحلية ومع الدول الأخرى فى العالم. وعلينا الآن مسئولية أمن ورخاء مصر»[٦].

وجاء فى نفس الصحيفة مقالا آخر يهاجم الصفقة على أساس أنها تمت بدون موافقة البرلمان أو الرأى العام البريطانى وأن هذا العمل «سيجر البلاد إلى مرحلة جديدة فى السياسة الشرقية»(٧). وعلقت جريدة التيمز يوم ٢٧ يناير ١٨٧٦ فى مقالة أخرى بقولها: علينا بعد حصولنا على الأسهم المطالبة بحقنا السياسى، وهو الحق الذى يمنع أى تغيير فى العلاقات مع الامبراطورية العثمانية ومع الدول الأخرى. وبشكل عام أى تصرف قد يضر مصالحنا فى القناة أو بحريتنا للمرور إلى الهند»(٨).

أما بالنسبة لفئات الشعب البريطانى فكانت صفقة الأسهم بالنسبة للمتشائم «شعاعًا من الضوء» وبالنسبة للمتحرر فكريا «Speculator» تمثل فى نظره نهضة لمصر، وللتجار وملاك السفن بتخفيض رسوم المرور وارتفاع أجور الشحن، وللسياسى كانت سبقًا وحركة طليعية. «It floated the vanguard». وبالنسبة للوطنى كانت بمثابة انتصار سلمى. وهكذا جاء الخبر لكل واحد فى البلاد بإحساس السعادة والأمل واستقبل فى كل مكان بالترحيب(٩).

ويذكر «شارل ليساج» أن الصفقة أثلجت صدر الشعب البريطانى الذى فهم أنها بمثابة انتصار على منافس كبير (يقصد فرنسا) وأنه بعد قليل ستهيمن انجلترا على شركة قناة السويس وستصبح مستقبلاً لها السيادة على وادى النيل بل كل مصر(١٠).

فشراء الحكومة البريطانية للأسهم كان بمثابة حادثة توضح المصالح البريطانية المتزايدة فى مصر. وبدأت تلك المصالح عندما حصلت انجلترا على الهند فى حرب السنوات السبع (١٧٥٦ ـ ١٧٦٣) وازدادت بافتتاح القناة للملاحة وبلغت الذروة باحتلال انجلترا لمصر (١٨٨٠)(١١). وأصبح المبدأ الذى كرره رجال السياسة الانجليز خلال القرن التاسع

عشر والنصف الأول من القرن العشرين «أن قيام أى دولة باحتلال مصر سيكون ظرفًا حاسمًا بالنسبة لمصالح هذا البلد (أى انجلترا)[١٢].

ومن المحتمل أن تكون الهواجس الفيكتورية بامتلاك الأسهم جعلت الرأى العام البريطانى يبالغ فى أهمية تحويل ملكية الأسهم، كعامل فى تحويل إدارة القناة لانجلترا، ولمنع هذه الإدارة من أن تقع فى أيد أخرى من أجل قوة بريطانيا البحرية. وبناء على استراتيجية بريطانيا فى القرن التاسع عشر فإن نظرتها الاستراتيجية بالنسبة للسيطرة على القناة يمكن تأمينها إما بحياد مصر الفعلى، أو بالاحتلال الانجليزى لمصر. ولقد لجأت بريطانيا إلى الاحتلال العسكرى ودعمته وذلك عندما وجدت أن السياسة البديلة وهى «تحييد مصر» والتى اتبعتها منذ طرد فرنسا من مصر فى مطلع القرن التاسع عشر، لم تعد فعالة وأن الملكية المالية للقناة فى الواقع منفصلة «irrelevant» عن فكرة السيطرة الاستراتيجية[١٣].

وكانت «صفقة دزريلى الممتازة» ـ كما وصفها ماريوت Marriot ـ دفعة جديدة للسياسة الانجليزية جعلتها تفتح عينيها على هذه المنطقة[١٤].

وعارض جلادستون – زعيم حزب الأحرار – الصفقة، ووصف هذا العمل بالتسرع الذى لم يكن له مايبرره، علاوة على أنه لم يحصل على موافقة البرلمان، وأنه محفوف بالمخاطر التى قد تؤدى إلى متاعب دولية فى المستقبل. ويضع على كاهل انجلترا مسئولية حربية جديدة بل عبئًا وصفه بأنه شر[١٥].

أما جرانفيل فقد رأى فى عملية شراء الأسهم نوعًا من الحماقة ليست سابقة. فالحكومة لا يمكن أن تكون شريكا فى مؤسسة خاصة ولا تستطيع أن تفرض رقابتها عليها لو سارت الأمور بشكلها العادى

ولاشك أن دى لسبس وروتشيلد قد دفعا الحكومة بشدة للإحساس بأهمية أسهم قناة السويس عن طريق تهديدهم بأن رجال المال الفرنسيين سيقومون بشراء الأسهم. وتساءل جرانفيل عما إذا كان هذا العمل سيثير المصاعب الدولية(١٦).

أما لورد لانسدون (Lansdoune) فقد اعتبر الصفقة تدخلا فى السياسة الشرقية(١٧).

وكتب هاموند (Hammond) إلى لايارد يعرب له عن دهشته من تصرف الحكومة : «نحن نقف كأمة فى وضع عجيب ملتزمين بنصوص عقد الامتياز التى صدق عليها الباب العالى من جهة، وإلى خبث الخديوى: roguery of the khedive من جهة أخرى. وكنا مطالبين أن نقف موقف الحياد بينهما»(١٨).

ومن بين المعارضين أيضا للصفقة «لورد هارتنجتون» (Hartington)، احد اقطاب حزب الأحرار(١٩).

أما جون برايت (John Bright)(٢٠). فقد اعتبر الصفقة بمثابة ضربة قاضية على استقلال الإمبراطورية العثمانية وسيادتها، وأيد وجهة نظر لورد دربى، واقترح دعوة الدول للمشاركة فى وضع يدها على القناة ومراقبتها وحراستها. وبذلك تأمن إنجلترا العداء وتأمن مصالحها فى القناة(٢١).

وتوضح مناقشات مجلس العموم واللوردات البريطانى لصفقة الأسهم السياسة البريطانية تجاه قناة السويس فقد جرت مناقشات ساخنة فى المجلس خلال ٨، ١٤، ٢١ فبراير ١٨٧٦. هذا وعندما تمت أحداث الصفقة (١٦ - ٢٥ نوفمبر ١٨٧٥) لم يكن البرلمان البريطانى فى دورة انعقاده.

عقد البرلمان البريطانى أولى جلساته يوم ٨ فبراير ١٨٧٦[٢٢]. وقد افتتحته الملكة قائلة : «لقد وافقت على الشراء، أملا على موافقتكم وتصديقكم على هذه الأسهم التى تخص الخديوى فى قناه السويس ومعتمدة وكلى ثقة فى مساعدتكم لى لإتمام هذه الصفقة التى تعتمد عليها مصالح الشعب بعمق»[٢٣١].

وتناول مجلس اللوردات صفقة الأسهم بالمناقشة فى جلسة ٨ فبراير ١٨٧٦ فتحدث لورد أبردين (Aberdeen) معبرًا عن رأيه بقوله: «إن الحكومة البريطانية قد تصرفت بنشاط وبسرعة، وأن البرلمان سيوافق على الإجراء الذى اتخذته الحكومة وأنه إذا لم تكن الحكومة البريطانية قد سارعت بالشراء، لوجد الخديوى مشترين آخرين»[٢٤].

وتحدث «لورد جرانفيل» فأشار إلى الموافقة العامة التى صاحبت إعلان نبأ شراء إنجلترا للأسهم. وذكرهم بمعارضة «بالمرستون» للمشروع، والتى كانت من نتيجتها إبعاد رأس المال البريطانى عنه، وأدت بطريقة عكسية إلى إثارة رأس المال الفرنسى. وأن الشعب الفرنسى أدى بهذا خدمة لإنجلترا. وأن الحكومة البريطانية لم تتوقف عن التفكير فى قناة السويس، للمساهمة فيها. وأنه قد حدثت مفاوضات فى فترة سابقة بين دى لسبس وأحد أعضاء الحكومة البريطانية وفشل مفاوضات دى لسبس. وطلب جرانفيل أن يكون موقف الحكومة البريطانية مخلصًا وصريحًا. كما طلب معرفة ما إذا كان شراء الأسهم عملاً سياسيًا، أم هو وسيلة للحصول على نفوذ مؤثر فى إدارة قناة السويس؟ ثم تساءل جرانفيل، على أى شيء يعتمد مالك الأسهم المحرومة من الأرباح طيلة تسعة عشر عامًا لضمان حرية الطريق للهند؟ وأبدى شعوره بالأسى لأن البرلمان لم يدع قبل إتمام الصفقة[٢٥].

بعد ذلك تحدث لورد دربى - وزير الخارجية - فأوضح أهمية قناة السويس التى تم تنفيذها كلية برؤوس أموال أجنبية وذكر : «أنه لايريد اتهام لورد بالمرستون، ولكنه يقرر أن القناة قد تمت، على الرغم من معارضة انجلترا، وأن الخديوى أراد بيع أسهمه، وحيث إن القناة هى الطريق الرئيسى للهند، وإن أربعة أخماس السفن العابرة للقناة انجليزية، فقد رأينا ضرورة حصولنا على نفوذ. ولذا لم نترك الفرصة تفوت منا ولقد تم الشراء بطريقة شاذة لأن البرلمان لم يكن منعقدا وكانت مسئولية الوزارة كاملة. وإننا فى حاجة إلى ضمان مرورنا عبر مصر، وعدم وجود أى نفوذ أجنبى على هذا الممر. وأن مصالحنا فى الشرق أكبر من مصالح أى دولة أخرى، لذا نرغب فى تدعيم حرية المرور عبر هذا الطريق الجديد.

ورد دربى على النقطة التى أثارها جرانفيل والخاصة بالمفاوضات التى تمت فى مصر مع أحد أعضاء الحكومة للوصول إلى تسوية لبعض المشاكل التى قامت بين الشركة وعملاء القناة الملاحية، وأيضا بهدف الوصول إلى طريقة لإدخال العنصر الإنجليزى فى إدارة الشركة، فقال : «إنه لايوجد سر فيما يتعلق بما قمنا به، وأننا قد اغتنمنا فرصة عرضت لنا، ومن جهة أخرى بعد أن تهدأ انفعالات الدهشة، فلا أظن أنه يوجد فى أى جزء من العالم إحساس بالشك ضد سياستنا فى هذا الصدد»(٢٦).

وفى نفس الوقت قام مجلس العموم البريطانى بمناقشة الصفقة ففى جلسة يوم ٨ فبراير ١٨٧٦ تحدث العضو : (Ridley) مثنيًا على شجاعة دى لسبس وعلى عمله بعد أن صمم على إتمامة إلى أن تم فتح الطريق الذى ربط الشرق بالغرب، ورغم عدم مساهمة انجلترا ماليًا فى المشروع فقد تم وتأكد لها بعد الافتتاح أن هذا الممر الملاحى ضرورى

لوحدتها السياسيه بدرجة لا تقل عن وحدتها التجارية. وأشار العضو إلى المناقشات الخاصة بمشكلة الحمولة وبناء عليه فان شراء أسهم الخديوى فى قناة السويس يجب أن تقابل بالموافقة الإجماعية. ووصف ريدلى عملية الشراء «بأنها عمل سياسى قومى، رفع وصان كرامة الامبراطورية البريطانية»(٢٧).

وأكد العضو، Mulholland ضرورة حرية القناة. وأن الحكومة البريطانية قد أكدت حرية القناة بشرائها لأسهم الخديوى فى قناة السويس. ووصف عملية الشراء بأنها: «عمل حرج وليس له سابقة، ولكن الحكومه وافقت على هذا الإجراء من أجل حفظ مستقبل الهند، هذا الجزء الحيوى للامبراطورية»(٢٨).

أما الماركيز هارتنجتون (Hartington) فبعد أن مدح عملية الشراء وأهميتها لانجلترا، رأى أنه كان من الأفضل دعوة البرلمان للانعقاد لمثل هذا العمل الخطير ولتجنب الأفكار الخاطئة والمبالغات المؤسفة الكثيرة التى انتشرت فى انجلترا وأوروبا. وطلب أن توضح الحكومة للمجلس بالتحديد الطريقة التى وصلت بها الحكومة لغرضها. وطريقة تأمين القناة وقت السلم والحرب. وأنه لا يعتقد أن عملية شراء الأسهم قد ضمنت الأمن للقناة فى وقت للحرب. وتساءل عن النفوذ الذى حصلت عليه الحكومة فى إدارة القناة. كما ذكر أن نفوذ انجلترا، داخل الجمعية العمومية لحملة أسهم قناة السويس محدود لأن الأسهم التى اشترتها انجلترا محرومه من الأرباح طيلة التسعة عشر عاما القادمة، وبالتالى فإن هذه الأسهم ليس لها نفوذ مباشر أو غير مباشر فى جلسات المساهمين، وعلى ذلك فإن هذه الأسهم لن تفيد بريطانيا فى جلسات الجمعية العمومية لحملة الأسهم(٢٩).

ثم تكلم دزريلى بعد ذلك فى الجلسة، فسرد الأحداث المختلفة التى سبقت قرارات مؤتمر الأستانة الدولى للحمولة ١٨٧٣، وهذه التى أعقبت المؤتمر والتى كان من نتائجها فرض هذه القرارات بالقوة المسلحة على شركة قناة السويس بإرسال عشرة آلاف فرد مسلح إلى مسرح الأحداث[٣٠].

وذكر «كيف أن دى لسبس قد نفذ الأمر، واتخذ بعد ذلك موقفاً عدائيًا اتسم بالاحتجاج المستمر على الباب العالى للخسارة التى سببتها رسوم المرور الجديدة، وقال إنه يقع على عاتق الحكومة البريطانية منذ ذلك الوقت مسئولية البحث عن حل بكل الوسائل مع شركة قناة السويس. فالموضوع ليس صراعًا بين الحق المجرد والقوة الغاشمة، فالعالم لايحكم بهذه الطريقة، وإنما يحكم بالتفاهم والتحكيم وبالنفوذ، واختلاف المصالح والاعتراف بحقوق الآخرين، وعن طريق الرأى العام الناتج عن التفاهم الحسن»، كما ذكر دزريلى أن الوقت لم يحن بعد لعرض تفاصيل المفاوضات الخاصة بالصفقة. وذكر أنه إلى أن يتم التوصل إلى رأى فى هذا الموضوع فإنه يجد الفرصة سانحة لرؤية المصالح الانجليزية تمثل بشكل مرضى داخل إدارة الشركة[٣١].

وتابع مجلس العموم البريطانى جلساته لمناقشة الصفقة فعقد جلسة بتاريخ ١٤ فبراير ١٨٧٦ تحدث فيها وزير الخزانة «نورثكوت» بإسهاب، فطلب فى بداية الجلسة اعتماد مبلغ ٤٫٠٨٠٫٠٠٠ جنيه استرلينى قيمة شراء أسهم الخديوى فى قناة السويس بما فيه عمولة روتشيلد ومصاريف الشراء وبعد أن برر السبب فى عدم دعوة البرلمان بصفة عاجلة، سرد أهمية قناة السويس وخطوات إتمامها والموقف البريطانى منها، والشك الذى انتاب الفكر البريطانى إزاء تحقيق المشروع وفائدته

لإنجلترا والمشاكل السياسية التى ستثيرها القناة لإنجلترا، وبين نورثكوت كيف امتنع كل من البرلمان والحكومة عن مساندة مشروع قناة السويس من بدايته، بل وإعاقته وعدم إتمامه، إلا أن القناة تمت وثبتت فائدتها لإنجلترا على الرغم من العقبات والمشاكل السياسية التى أثيرت ضد المشروع[٣٢]».

ثم قدم للمجلس تقريرًا عن حركة الملاحة بالقناة منذ افتتاحها موضحًا بها حركة ملاحة السفن البريطانية، والفائدة التى عادت على التجارة البريطانية وخطورة هذا الممر الملاحى لبريطانيا، ثم برر شراء الأسهم بقوله : «إذا لم نقم بشراء هذه الأسهم فإن الآخرين كانوا سيقومون بشرائها»[٣٣] وهى حجة ترددت كثيرًا على لسان المؤيدين للصفقة. ورد نورثكوت على انتقاد أحد الأعضاء بأن الأسهم التى اشترتها الحكومة لن تعطى لها أرباحا ولن تحصل سوى على عشرة أصوات فى الجمعية العمومية لحملة الأسهم، مؤكدًا بأن الحكومة لن تترك هذه المسألة بدون حل[٣٤].

وأضاف بأن الحكومة ليس لديها النية فى جعل القناة أداة سياسية تخدم أغراضها ورغباتها ولكنها ترغب فى ألا ترى هذه الآلة السياسية تدار ضدها[٣٥]. ورد على موضوع عدم أهمية شراء الأسهم بالنسبة للقناة فى وقت الحرب، عنه فى وقت السلم بقوله : «إنه يعتبر شراء الأسهم وسيلة لمنع المشاكل وصون السلام» ثم شرح الجوانب العالمية للصفقة، والاتصالات التى تمت بين الكولونيل ستوكس Stokes ممثلا للحكومة البريطانية ودى لسبس ممثلا للشركة، لدراسة المسائل المتعلقة برسوم المرور والحمولة لوضع حد لها وإرساء قواعد بشأنها، والتى كانت سببًا لكثير من الاضطرابات، وأدت المباحثات إلى قبول دخول ثلاثة أعضاء انجليز فى مجلس إدارة شركة قناة السويس[٣٦].

وانهى وزير الخزانة كلمته بقوله : «إن شراء هذه الأسهم، كما نعتقد فى مصلحة انجلترا ومصلحة مصر ومصلحة الشركة التى أصبحنا شركاءها، وإننا لنشعر بالود نحو هذه الشركة العظيمة ونحو مؤسسها ومتبنيها، ولدينا الرغبة فى المساهمة فى هذا المشروع الخطير، وإنى أعتقد أن انجلترا قد ارتكبت خطأ كبيرا فى عدم الاعتقاد بقيمة المشروع فى أول الأمر. وآمل ألا نكون قد تأخرنا كثيرا فى هذا المشروع الآن بعد أن نضج وأثمر. وسيقدر أن يكون هذا المشروع ملكا للبشرية جمعاء على مدى الدهر. وإنه من دواعى الاغتباط الكبير أن نرى انجلترا وقد قامت بمهمتها فى تأمين مستقبل ذلك المشروع العظيم»[٣٧].

ولقد لعب هذا الإطراء دوره فى التأثير على دى لسبس؛ فهذه أول مرة على المستوى الرسمى يجد المديح وكان هذا بداية عصر جديد لدى لسبس ولشركته.

ثم تحدث جلادستون فى المجلس فأثار الانتقادات الشديدة للحكومة وطلب منها أن تضع أمام المجلس المستندات الرسمية الخاصة بالصفقة حتى يكون على علم بها. وكان من رأيه أن هذا الموضوع لايجب معالجته من وجهة نظر الأحزاب السياسية ولكن يجب أن يطرح للبحث أمام العالم. فأوروبا لها أيضًا مصالح فى هذا الموضوع كبيرة كمصالح انجلترا. وأن أى ضعف فى الرأى أو الحجة سيكون مثار نقد خطير لانجلترا. كما انتقد جلادستون قيام المجلس بالتصويت على المشروع دون أن تضع الحكومة فى «مكتب المجلس» المستندات الرسمية[٣٨]. ورد عليه وزير الخزانة بأن المطبعة فى سبيلها لطبع بيان بحالة الشركة وسيوزع على الأعضاء. ثم طلب دزريلى تأجيل جلسة المجلس إلى يوم ٢١ فبراير[٣٩].

وفى جلسة يوم ٢١ فبراير، وهى الجلسة الختامية فى المجلس، تحدث العضو Lowe وزير المالية السابق - فناقش الجانب المالى الذى

قام به بيت آل روتشيلد لحساب الحكومة الانجليزية. ورأى أن الصفقة لها ثلاثة جوانب: جانب سياسى ومالى كما أنه وسيلة للحصول على نفوذ فى إدارة القناة. وأشار إلى استقبال الصحافة والرأى العام الإنجليزى للخبر على أساس أنه فتح جديد للسياسة الانجليزية الجريئة بعد خمود طال فترة من الوقت. واعتقد أن الحكومة ستنشىء محمية لها فى مصر، على الرغم من إنكار الحكومة لهذه الفكرة(٤٠). كذلك تعرض «لوى» فى كلمته لبعثة كيف (Cave) إلى مصر. فذكر أن الحكومة البريطانية لم يكن لديها المعلومات الكافيه عندما اتخذت قرارها بشراء أسهم الخديوى. ورأى أن شراء انجلترا للأسهم كان الهدف منه الحصول على عدد من الأصوات متناسب مع كمية الأسهم. ولكن وزير الخزانة اعترض عليه وأكد له خطأ اعتقاده(٤١).

وجدير بالذكر أن «لوى» كان قد رشحه دربى للبعثة الخاصة بدراسة حالة مصر المالية بناء على طلب إسماعيل، إلا أن دزريلى رفض ترشيحه(٤٢). ثم ذكر «لوى» فى معرض انتقاده، لمسألة قيمة الأسهم التى اشترتها بدون إعطائها سوى عشرة أصوات فقط فتساءل عن قيمة العشرة أصوات فى معارضة النفوذ الفرنسى السائد فى مجلس الإدارة، ومسألة الاحتكام للمحاكم الفرنسية فى أى نزاع ينشب مع الشركة. وأنهى حديثه بقوله : «إذا استطاع أى أحد أن يبرهن لنا أن الحكومة كانت تعلم أنها عند شراء الأسهم لم تشتر أى حق للتصويت فإننى سأكون مقتنعا وسأسحب انتقاداتى(٤٣)».

ورد العضو «ولف» (H. Wolf) على انتقادات «لوى»، موضحًا ضعف حجته وعلق على النقطة التى أثارها بخصوص بعثة «كيف» فذكر أنه لا علاقة لها بموضوع شراء الأسهم. وهاجم النقطة التى أثارها «لوى» عن الرغبة فى إقامة حماية أو ممارسة النفوذ الكلى فى مصر. وقال «إنه

يعتقد بل ويأمل بأن العمل الذى قامت به الحكومة (شراء الأسهم) سيكون خطوة أولى نحو إيجاد تفاهم بين دول العالم»[٤٤].

وعاد «جلادستون» إلى التحدث فبين ضرورة توضيح الحكومة لمسألة نسبة العشرة أصوات الخاصه بأحقية التصويت فى الجمعية العمومية لحملة الأسهم وكيف لم تفطن لهذه النسبة عند الشراء أما المسألة المالية فسابقة خطيرة وضد المبادىء المالية. وكان من الواجب على وزير الخزانة أن يطلب من بنك انجلترا أو يخاطب الرأى العام ولا يلجأ الى بيت مالى خاص للحصول على المال. وذكر جلادستون المجلس بدور انجلترا فى اتفاق بعض الدول البحرية فيما بينها ضد شركة قناة السويس فى مسألة الحمولة[٤٥]. وتساءل عن النفوذ الشرعى الذى كسبته انجلترا من وراء عقد صفقة الأسهم ذلك لأن الاسهم لن تمنح انجلترا ميزة فى الجمعية العمومية للمساهمين، لانها محرومة من الأرباح طيلة تسعة عشر عامًا[٤٦].

كذلك أصدر جلادستون بعد بضعة أيام ما أسماه «خلاصة بحث» a syllabus على شكل أسئلة واعتراضات، شملت ٢٧ سؤالاً، وهى تلخيص لكل الاعتراضات التى أثيرت ضد الصفقة[٤٧] وهكذا تولى كل من جلادستون ولوى الهجوم على الحكومة، ولم تجد انتقاداتهم، فلقد أثنى معظم المتحدثين على خطوة الحكومة، والفائدة التى ستعود على البلاد من وراء هذه الصفقة. ورد دزريلى على انتقادات جلادستون، منهيًا مناقشات جلسة يوم ٢١ فبراير والأخيرة، ففندها وأشار إلى المشاكل الضخمة التى ألقى جلادستون ظلالها على المناقشات وقال «إنه هنا لحماية البلاد ضد هذه التعقيدات»[٤٨].

ثم أضاف «إن الجدل لن يفيدنا ولن يقدمنا للامام ولن يزيد من قوتنا أو يحسن مركزنا لأننا نخاف من التعقيدات، والتى هى بالتأكيد

نظرية جديدة فى السياسة الإنجليزية، وهى واحدة من الأمور التى أعتقد أن مجلس العموم لا يمكن أبدًا أن يصدق عليها». وأنهى دزريلى حديثة مؤكدًا بقوله: «إنه قد زكى عملية الشراء ليس كصفقة تجارية وإنما من الجانب السياسى، وأحد هذه الأهداف فى اعتقادى هو تقوية الامبراطورية»(٤٩)... «وهى تلك الروح التى تقبلت بها البلاد الخبر. وأن شعب انجلترا يرغب فى المحافظة على الامبراطورية وتقويتها، ولن ينزعجوا إذا زاد حجمها(٥٠)، لأنهم يعرفون أن هذا العمل يؤمن لهم الطريق الرئيسى إلى امبراطورية الهند ومستعمراتنا الأخرى. وأن الشعب البريطانى قد عرف منذ الوهلة الأولى الحكمة من الخطوة التى اتخذناها والتى سنصدق عليها هذه الليلة»(٥١). ثم عرض الاقتراح على المجلس للتصويت فصدق عليه المجلس بالإجماع(٥٢).

وصدرت صحيفة «التيمس» فى الصباح التالى عقب تصديق البرلمان، بالعنوان الآتى:

«الأمة تدخل بسلام فى ملكيتها الجديدة».:

»The nation enters Peasably on its new Possession.(٥٣)«

وتوقع دزريلى قيام معارضة ضده فى البرلمان، ويبدو ذلك من الخطاب الذى بعث به إلى صديقته «اللادى شسترفيلد» فقد ذكر لها: «إننى أعتقد أن موضوع قناة السويس قد أبهج البلاد، ومع ذلك فإننى أتوقع أن تجهز المعارضة نفسها قبل افتتاح البرلمان للهجوم على»(٥٤) ومع ذلك - كما رأينا - صوت المجلس على دفع مبلغ الأربعة ملايين جنيه فى الأسبوع الثانى لانعقاد الجلسات. ودافع دزريلى عن صفقة الأسهم «بأنه عمل متصل بالسياسة العليا، وأن انجلترا كانت قوة فى حوض البحر المتوسط بقبضتها القوية على هذه المياه والتى يجب ألا تتخلى عنها وأن

السياسة الانجليزية ليست عدوانية، ويجب عليها ألا تشغل نفسها بإعادة تقسيم الأراضى فى هذه المنطقة طالما لم تتعرض حرية البحار والسيادة التى نمارسها للخطر. وقناة السويس تمثل حلقة فى سلسلة الحصون التى تملكها فى طريق الهند»(٥٥).

وأرسل دزريلى للملكة يبلغها بانتهاء العمل الضخم بشراء أسهم قناة السويس بطريقة مرضية ووافق مجلس العموم، ولم تجد معارضة جلاد ستون أى تأثير على المجلس(٥٦).

وعلى أى حال فإنه رغم تلك الانتقادات التى وجهت لحكومة المحافظين فإن هذه الصفقة قد قوت من مركز دزريلى فى الحكومة الانجليزية، ومن مركز المحافظين فى انجلترا، ومن مركز انجلترا فى أوربا والعالم وفى مصر، وأيضًا فى إدارة شركة قناة السويس بدخول ثلاثة أعضاء انجليزا فى مجلس إدارة الشركة(٥٧).

وكان دى لسبس ـ كما نعلم ـ قد منع الحكومة المصرية من التصويت فى اجتماعات الجمعية العمومية لحملة الأسهم، على الرغم من أن الحكومة المصرية كانت تحمل ٤٤٪ من إجمالى أسهم الشركة، وذلك بحجة أن الخديوى تنازل عن كوبونات الأسهم لمدة ربع قرن (حتى ١٨٩٤) بقرار الجمعية العمومية لحملة الأسهم فى ٢٤ أغسطس ١٨٧١(٥٨). وهكذا عندما انتقلت ملكية الأسهم لإنجلترا لم يعطها أى حق قانونى لأى إدارة على الإطلاق. وكان هذا سببًا فى توجيه الانتقادات للحكومة فى مناقشات بمجلس العموم البريطانى ـ كما رأينا ـ ولم تستطع الحكومة الرد عليها ردًا مقنعًا. ولم يكن لورد دربى يجهل هذه الحقيقة لأن الكولونيل ستوكس، وهو من خبراء انجلترا فى موضوع قناة السويس، كان قد أخبره بهذه الحقيقة فى ١٩ نوفمبر ١٨٧٥(٥٩).

هذا ولم يمر يومان على إتمام صفقة الأسهم حتى سارعت انجلترا، منتهزة طلب إسماعيل السابق - فى ٢٠ اكتوبر ١٨٧٥ - بإيفاد بعثة لدراسة حالة مصر المالية، حتى بعثت الحكومة البريطانية ببعثة خاصة برئاسة «ستيفن كيف» (Stwphen Cave) عضو مجلس العموم البريطانى، وكبير القائمين على شئون المدفوعات. وكان اختيار كيف بناء على مشورة دزريلى. فقد بعث بخطاب إلى لورد دربى فى ٢٦ نوفمبر يخبره فيه: «إننى لست موافقا على تعيين السيد «لوى» للبعثة، لأنه خلال حياته قد تشاجر مع كل فرد. ونحن فى حاجة إلى شخص هادىء له روح استرخائية فى التعامل مع المصريين، ولا يعارض انطباعاتهم واقتراحاتهم من أول وهلة، بل ليصحح لهم ويفيدهم فى الوقت المناسب. ولذا فإننى أعتقد أن السيد/ كيف، وهو إنسان له معرفة مالية وتجارية عظيمة وهو خريج أكسفورد، وكان مديرًا لأحد البنوك ووزيرًا للدولة، يصلح لهذه المهمة. ولا داعى للتأخير فى تعيين أحد الأشخاص»(٦٠).

وكان الكولونيل ستوكس عضوًا فى هذه البعثة أيضًا(٦١). وكانت التعليمات التى زود بها ستوكس هى: «عليك أن تساعد مستر كيف وتدلى له بالنصح فيما يتعلق بمسئولياته الخاصة بكونه مبعوثًا وأن تزوده بما لديك من خبرة بشئون البلد والشعب مما توفر لديك أثناء خدمتك السابقة فى الأملاك العثمانية. كما تود حكومة جلالة الملكة أن تتباحث مع ممثلها وقنصلها العام فى مصر فيما يتعلق بمسألة شراء أسهم قناة السويس وأن تقدم تقريرًا عن الوضع الذى ستشغله حكومة جلالة الملكة باعتبارها صاحبة هذه الأسهم. وعن أى إجراء قد يكون مرغوبًا فيه لضمان أقصى ربح من الصفقة»(٦٢).

يتضح من هذا الأهمية البالغة التى علقت عليها الحكومة البريطانية عمل هذه البعثة. وعلى الرغم من أن لورد دربى حاول نفى أى تدخل فى

شئون مصر الداخلية بهذه البعثة، إلا أن إدوارد ديسى: (Dicey) ــــ صحفى انجليزى ـ يذكر أن دزريلى كانت تحدوه الرغبة فى فرض الحماية على مصر على مسئوليته الخاصة دون أن يأخذ رأى زملائه فى الوزارة وخاصة «دربى» الذى كان يخشى التورط فى مغامرات استعمارية جديدة(٦٣).

وعلى أى حال لم يلبث ستوكس أن دخل فى مفاوضات مع دى لسبس حول إمكانية التوصل إلى اتفاق فيما يتعلق برسوم المرور وإدارة القناة(٦٤) وبعد الدراسة توصل ستوكس إلى رأى بأن قرار الشركة عام ١٨٧١ غير قانونى وأن أسهم الخديوى استعادت قوة حق التصويت بالكامل على الرغم من أن الأسهم بدون (كوبونات)(٦٥). وأضاف أنه ليس فقط من حق بريطانيا التصويت، بل ذهب أبعد من ذلك، وأعلن أن الأسهم لا يملكها شخص واحد ولكن أمة. وأن المواد القانونية لم تطبق حالة الأمة:

«Do not apply to the case of nation»(٦٦). وعلى ذلك أوصى ستوكس بأن الأسهم يجب أن تكون ثابتة بوصاية الحكومة. وعليه فإن الحكومة البريطانية يمكنها أن ترسل ٧٠٦ أوصياء: «Trustees» للأسهم التى تمتلكها(٦٧). ولكل واحد منهم عشرة أصوات وهو الحد الأقصى المسموح به. وبذلك يكون لهم الحق فى ٧٠٦٠ أصوات وبذلك يصبحون فى مركز يسمح لهم بالسيطرة على شئون الشركة(٦٨).

وبعد مناقشات استمرت أسابيع عديدة بين دى لسبس وستوكس انتهى الأمر باتفاق بينهما فى ٢ فبراير ١٨٧٦ على إعطاء انجلترا نسبة العشرة أصوات فى الجمعية العمومية لحملة الأسهم وتعيين ٣ مديرين بريطانيين فى مجلس إدارة شركة قناة السويس، عينتهم الحكومة البريطانية وهم: ستوكس وستانون وولسون: «M. Colonel J Stokes,

«Edward james Standen, Rivers Wilson» وصـار التـصـديق على هذا القرار من جانب شركة القناة فى جلسة يوليو ١٨٧٦ فى الجمعية العمومية للمساهمين. وعدلت (فى نفس قرار هذه الجلسة) المادة ٢٤ من قانون الشركة والتى كانت تنص على: -

«تدار الشركة بمعرفة مجلس مكون من ٣٢ عضوا يمثلون الدول المختلفة التى يهمها هذا المشروع وينتخب هذا المجلس لجنة تكلف بإدارة الشركة والبت فى شئونها»(٦٩). وبذلك أصبح مجلس إدارة الشركة ٢٤ عضوًا بدلاً من ٣٢ عضوا(٧٠). ولم يجد دى لسبس صعوبة فى أخذ موافقة الخديوى على هذا القرار(٧١). وقد أصبح نسبة الاعضاء الإنجليز فى مجلس الإدارة يساوى ٨/١ مجموع عدد الأعضاء. ثم زيد عدد أعضاء مجلس الإدارة ثانية عام ١٨٨٤ إلى ٣٢ عضوًا. وحيث إن المادة ٢٨ من قانون الشركة تنص على أن يكون كل عضو فى مجلس الإدارة مالكا لمائة سهم غير قابلة للبيع وتحفظ بخزينة الشركة طول مدة إدارته، لذلك اشترت الحكومة البريطانية ٢٠٠ سهم إضافى(٧٢). ثم تلا اتفاق ٣ فبراير ١٨٧٦ اتفاق آخر فى ٢١ فبراير ١٨٧٦ خاص بتأجيل الرسوم الإضافية للشركة(٧٣).

وعبر كل من دى لسبس وستوكس عن سرورهما للاتفاق لأنه فاتحة عهد جديد فى العلاقات بين الشركة والحكومة البريطانية، وانتهاء المشاكل التى كانت تثار بينهما وصار التصديق على هذا الاتفاق فى جلسة الجمعية العمومية للمساهمين بالشركة المنعقدة يوم ١٠ يناير ١٨٧٧(٧٤) وكثيرًا ما كان دى لسبس يطلق على هذه الاتفاقية «اتفاقية السلام».

ويرى الباحث هنا أن بعثة كيف وستوكس، كما سيتضح فيما بعد، هى إحدى نتائج صفقة الأسهم ومقدمة التنافس المحموم على النفوذ فى

مصر بين إنجلترا وفرنسا تحت اسم الإصلاح المالى. فقد أدت الضغوط على إسماعيل إلى إصدار مرسوم ١٨ نوفمبر ١٨٧٦، وبه تبدأ فترة جديدة فى تاريخ مصر عرفت باسم الحكم الثنائى: «Con'ominium» تمكن فيها المراقبان الماليان اللذان وضع فى أيديهما مهمة الإشراف على مالية مصر وبالتالى على حكومتها.

وكان للصفقة أيضًا دوى كبير فى كل أنحاء أوروبا، وكانت أكبر دليل على أن إنجلترا قد تخلت نهائيًا عن سياستها السلبية التى استنها جلادستون فى وزارته الأولى (١٨٦٨ - ١٨٧٤). واتباعها سياسة خارجية نشطة بزعامة دزريلى (١٨٧٤ - ١٨٨٠) الذى امتلأت جنباته بسياسة التسلط الاستعمارى، وهى كما وصفها سيتون واطسون: «Spirited foreign policy»(٧٥).

فبالنسبة لألمانيا أرسلت شقيقة الملكة من برلين إلى الملكة فكتوريا تهنئتها بقولها: «أهنئك بهذا العمل الذى قامت به حكومتك وهو شراء نصف أسهم قناة السويس، وكان لذلك أثر سعيد فى قلبى ومصدر فخر لى. وإنه لمن السعادة حقا رؤية العمل الصحيح ينفذ فى الوقت المناسب. وكل فرد منا مسرور ويأمل أن يكون هذا العمل مصدر رخاء لبريطانيا. وقد عبر الرجل العظيم بسمارك عن هذا المعنى مساء أمس»(٧٦).

كذلك كتب ولى عهد ألمانيا إلى الملكة فكتوريا يقول: «والدتى العزيزة يجب على الكتابة إليك لأنى أعلم تماما أنك ستكونين سعيدة بأن انجلترا قامت بشراء أسهم قناة السويس. ما أبدع ذلك وقد أبدت الصحف هنا ارتياحها وسرورها البالغ بهذا الموضوع، ويبدو أن كلا من روسيا وفرنسا قد أبدتا ضيقهما من هذا العمل، ولكنى أعتقد أنه ليس لديها سبب حقيقى للشكوى وأن اضطرابهما لن يطول وسيصبح هذا العمل حدثًا هامًا فى التاريخ من بين الأعمال العظيمة النافعة التى تمت

فى عهدك. وأن هذا يجعلنى فخورًا وسعيدًا. وإنى متأكد أن كلا من دزريلى واللورد دربى سعيدان أيضًا بإتمام هذه الصفقة»(٧٧).

والواقع أن المستشار الألمانى بسمارك سر كثيرًا بهذه الصفقة ففيها من ناحية إذلال جديد لفرنسا وهزيمة لسياستها، ومن ناحية أخرى تمهيد للتدخل الإنجليزى فى مصر، بل يؤدى إلى توريط وأساءة العلاقة بين انجلترا وفرنسا(٧٨).

وأرسل بسمارك يهنىء لورد دربى قائلا به بأنه قد عمل الشىء الصحيح فى الوقت المناسب فى صفقة قناة السويس: Done the right thing at the right moment in regard to the Suez canal(٧٩)

وشكر لورد دربى بسمارك على تهنئته وإحساسه المخلص(٨٠).

أما الصحافة الألمانية والرأى العام الألمانى، فقد أوضحه القائم بالأعمال الفرنسى ببرلين سايف: (Sayve) فى رسالة بعث بها إلى دوق ديكاز - وزير خارجية فرنسا - فذكر أن الصحافة الألمانية رحبت بنبأ الصفقة، ورأت فيه إذلالاً جديدًا لفرنسا: un nouvel abaissement، وأنه نتيجة طبيعية لمعركة سيدان «Sedan». وابتهجت الصحافة لرؤية العدو التقليدى لألمانيا وقد سلب منه النفوذ الذى حاول المحافظة عليه فى مصر. وتوقعت الصحف أن يؤدى هذا الحادث إلى فتور فى العلاقات «Refroidissement» الفرنسية - الإنجليزية، وتنبأ البعض بأن انجلترا ستتدخل فى شئون مصر شيئًا فشيئًا «Peu à peu»، فهى قد اشترت فيها الأراضى وخطوط السكك الحديدية وستجعل من قناة السويس ملكية «une possession» لا تقل فى أهميتها عن جبل طارق. بل وذهب البعض إلى القول بأن انجلترا قد تلجأ إن الاستيلاء على القسطنطينية لحماية القناة من أى هجوم. وأضاف القائم بالأعمال أن روح العداوة واضحة فى الصحيفة الألمانية «La National zeitung»: حيث ذكرت فى مقالة لها: «لو

كانت الحكومة الفرنسية قد استحوذت بالكامل على أسهم قناة السويس، لكانت عرضه لأن تجبرها الدول الأجنبية على إعادة الأسهم، فى الوقت الذى لا تثار فيه المشاكل أمام بريطانيا عندما قامت بهذا العمل».

أما بسمارك فقد عبر عن ابتهاجه - للكثيرين - بالصفقة التى يراها تهم بالدرجة الأولى فرنسا، وأن أوروبا لن تثير العقبات أمام انجلترا بهذا الشأن، واعتقد سابيف، أن انجلترا لم تأخذ رأى أوروبا فى الصفقة ولكنه يذكر بأن بسمارك ربما يكون قد علم بأنباء الصفقة، لأنه استدعى مساء يوم ٢٥ نوفمبر، وهو يوم توقيع الصفقة، أحد رجال البنوك الألمان ويدعى «M. Bleichröder» ومن المحتمل أن يكون قد تناقش معه عن صفقة مربحة للبورصة للارتفاع المحتمل لقيمة أسهم قناة السويس(٨١).

وفى فرنسا نجد أن هذه الصفقة قد أدت إلى حزن عميق فالحرب والهزيمة والتهديدات المستمرة زادت من حساسية فرنسا إزاء العمل(٨٢).

واستاء الفرنسيون لأنباء الصفقة وتعرضت وزارة الخارجية لنقد شديد من جانب الرأى العام الفرنسى، ووجه النقد للدوق ديكاز إلى حد أن طالبته صحيفة: (La Republique Francaise) بالاستقالة (فى عددها الصادر بتاريخ ٢٩ ديسمبر ١٨٧٥) واتهمته الصحف بسوء التصرف وقلة الدراية. أما صحيفة «Journal des Dèbats» فقد أوردت تلك الصيحة المؤثرة: «وأسفاه على الشعب الفرنسى الذى يكد ويتعب لمنفعة غيره»(٨٣). أما صحيفة «Le Timps» فقد تحدثت عن المهانة التى أحست بها فرنسا والكرامة المجروحة، والألم الذى عانته فى إحدى اللحظات حيث تشعر بالحساسية وأن انجلترا قد ازدرتها لأن فرنسا لا تستطيع فى هذا الوقت عقابها(٨٤).

ولقد اعتبرت الحكومة الفرنسية هذا العمل من جانب الحكومة الإنجليزية. خطوة تمهيدية لاحتلال انجلترا لمصر، أو على الأقل للتدخل فى أمورها المالية، فالمبلغ الذى دفعته انجلترا كان أقل من ثمن السوق وليس فيه إنصاف لمصر. ولقد عبر بذلك «الماركيز داركورت» ـ سفير فرنسا بلندن ـ فى حديث أجراه مع لورد دربى غداة إتمام الصفقة؛ فذكر له داركورت التأثير الضار المترتب على شراء انجلترا للأسهم فى داخل فرنسا، إلا أن لورد دربى نفى للسفير الفرنسى التدخل فى شئون مصر الداخلية[٨٥]. كما اعترف دربى بالأخطاء التى ارتكبتها انجلترا فى حق دى لسبس. وبدلا من معارضة مشروعه العظيم فإنه من الأصوب التعاون معه[٨٦]. وفى الحقيقة أحس دوق ديكاز بالقلق العميق من جراء خطوة بريطانيا وما يترتب عليها من نتائج فى وادى النيل. وتوقع، كما عبر الرأى العام، أن تكون تلك الخطوة تمهيداً لاحتلال مصر وتقسيم الامبراطورية العثمانية[٨٧].

كذلك عبر وزير مالية فرنسا ليون ساى (Leon-Say) عن الأثر الدبلوماسى للصفقة على فرنسا، فى خطاب شخصى بعث به لأحد أقاربه بقوله: «يدور الحديث باستمرار عن شراء انجلترا لأسهم الخديوى فى القناة وهذه ضربة للأسف موجهة للتحالف الفرنسى ـ الإنجليزى واستقبلته الروسيا أيضا بعدم الرضا. وهو بمثابة صدمة لنا من جراء التحالف الإنجليزى ـ البروسى، وموقفنا هو موقف الصديق الحزين: «ami - attristè»[٨٨]. ومع ذلك فقد أثنت إحدى الصحف المالية الباريسية على عمل انجلترا بقولها: «إن انجلترا قد أفاقت من سباتها السياسى:
England had thus shaken off her political lethargy[٨٩]

كذلك اعتبرت الدوائر السياسية الفرنسية قيام الخديوى ببيع أسهمه لإنجلترا دون فرنسا بمثابة اضمحلال لنفوذها بالقاهرة[٩٠].

أما بالنسبة للروسيا فلم تعم بها الفرحة أسوة بأوربا وكان ذلك مجاملة لفرنسا[٩١]. كذلك اتهمت الصحف الروسية إنجلترا بخطف قناة السويس، والاستحواذ على مفتاح جنوبى أوربا وشرقيها والسير فى طليعة الدول التى تهتم بتمزيق الامبراطورية العثمانية[٩٢]. وطالبت بعض الصحف الحكومة الروسية بتقديم احتجاج رسمى على اتفاقية القاهرة ٢٥ نوفمبر ١٨٧٥[٩٣]. وعندما زار جورتشاكوف ـ وزير خارجية روسيا ـ برلين تطرق فى حديثه مع المستشار الألمانى عن صفقة الأسهم، ولم تكن آراؤه مطابقة لآراء المستشار، واعتقد «الماركيز داركورت»: «بأن فى أعماق الروس ونظرتهم للمشكلة الإحساس ببعض المرارة للتنافس فى الشرق، وأن الفرصة تبدو لهم الآن مناسبة»[٩٤].

وفى بلجيكا أعلن الملك ليوبولد الثانى بأن هذا العمل: «أعظم حدث فى السياسة الحديثة»[٩٥]. أما فى إيطاليا فقد عبر وزير خارجيتها «Visconti Venosta» عن وجهة نظره باعتبار الصفقة ذات ميزة ضخمة للتجارة العالمية. وابتهج لأن هذا العمل سيؤدى إلى ازدياد نفوذ بريطانيا فى حوض البحر المتوسط[٩٦].

وكذلك أشادت صحيفة «Opinione» الإيطالية بشراء الأسهم، وأشارت إلى معارضة انجلترا السابقة للمشروع، وتعجبت من تناقض الأحداث. فقناة السويس التى كانت مثار معارضتها وعداوتها أصبحت الآن قناة انجليزية. وعللت ذلك بأنها فشلت فى إحباط المشروع فآثرت أن تحتفظ بالمفاتيح فى أيديها، فلم تكن عدن فى نظر انجلترا كافية. وذكرت الصحيفة أيضًا أن هذا العمل السياسى العظيم مشرف لحكومة دزريلى، وسيبعد مخاوف انجلترا إزاء تهديد الروسيا لطريق الهند[٩٧].

ورأى «هوسكنز» أن إيطاليا نظرت إلى تغير موقف انجلترا من معارضة القناة منذ سنوات طويلة وفسرته على أساس الحقيقة القائلة

بأن تركيا لم تعد حليفًا مخلصًا لإنجلترا، وأن حليفًا جديدًا ضرورى لها؛ إذ ما وقفت أمام الروسيا بنجاح فى آسيا. وأن ذلك الحليف الجديد هو مصر. وعلى العموم فإن الباب العالى قد لاذ بصمت إزاء المشكلة ينذر بالسوء(٩٨). وشكرت انجلترا الحكومة الإيطالية والرأى العام الإيطالى على موقفهم المؤيد للصفقة(٩٩).

كذلك عبرت حكومة النمسا والرأى العام بها عن سرورهم بالصفقة مثل إيطاليا(١٠٠). كما أعرب وزير خارجية هولندا عن ترحيب بلاده بشراء إنجلترا الأسهم، واعتبر هذه الخطوة بمثابة اعطاء توازن للمشروع: «Would give stability to the enterprize» كما رأى الوزير أن هذا فى نفس الوقت سيساهم فى تدعيم حياد القناة، وأن هولندا تعتبر هذا من الأمور الهامة الحيوية لها وذلك بالنسبة لطرق مواصلاتها مع مستعمراتها فى الهند الشرقية(١٠١).

وفى تركيا استاء الباب العالى للإجراء الذى اتخذه الخديوى لبيعه الأسهم دون الرجوع إليه واستشارته، لأن فرمان السلطان هو الذى خول للشركة الخاصة حق شق قناة السويس، ورغبة من الحكومة البريطانية فى تبديد مخاوف الباب العالى نجدها تؤكد للسلطان أن حكومة انجلترا ليست لديها النية للانقاص أو الحط من شأن سيادة السلطان:

»Have no intention of derogating from the sovereign right of the sultan.«

ذلك أن شراء الأسهم ضرورى لمنعها من الوقوع فى أيد أخرى قد تستخدمها بشكل يقع فيه الضرر لكل من الباب العالى وانجلترا(١٠٢).

ويذكر البعض أنه قد جرت محاولات لحمل الباب العالى على التدخل وفسخ الصفقة بل وكلت المسألة إلى المستشارين القانونيين للحكومة العثمانية الذين رأوا أن فرمان ١٨٧٣ لا يعطى الباب العالى

سلطة التدخل فى هذا الأمر، إلا أن الساسة الأتراك لم يستطيعوا المجاهرة بمخاصمة انجلترا التى طالما ساندتها ضد روسيا. ولهذا لم يحتجوا(١٠٣).

وقد اعتبر البعض شراء الأسهم ضربة موجهة إلى تماسك الامبراطورية العثمانية وسلامة أراضيها(١٠٤). هذا وكان الصدر الأعظم قد استفسر من الخديوى إسماعيل عن تفاصيل هذه الصفقة التى علم بها من لندن والصحف(١٠٥). فرد الخديوى إسماعيل ببرقية إلى الباب العالى يوضح له رأيه بقوله «... تعلمون فخامتكم أن الخزينة المصرية كانت قد أخذت أسهما كثيرة عندما افتتحت شركة قناة السويس. وهذه الأسهم مع عدم الاستفادة منها بوجه من الوجوه فى اى وقت مضى؛ كانت وللأسف عبئًا ثقيلاً على الخزينة مجردًا من كل نفع، وفى هذه الفترة أظهر بعض أصحاب البنوك رغبة فى شراء الأسهم. وبينما كان يحادث بعضهم فى الموضوع، رغبت الحكومة الإنجليزية فى شرائها بثمن يزيد على ما دفعه الآخرون. ولما كانت تلك الأسهم من نوع ما هو متداول بين الناس بالأخذ والعطاء من أسهم الشركات، فقد حدث بهذه الصورة فرصة الاستفادة من أسهم لم أكن أستفيد منها حتى الآن بوجه من الوجوه، بينما كانت ملكًا للخزينة المصرية، كما سلف بيانه فى أول الكتاب، ولهذا السبب بيعت الأسهم المذكورة للحكومة الإنجليزية، وقد بادرنا إلى عرض هذه المسألة على النحو المشروع لكى تتفضلوا وتحيطوا بها علمًا»(١٠٦).

يتضح من هذا الخطاب أن الخديوى إسماعيل قد تعمد المغالطة الواضحة ذلك أن أسهم مصر كان سيأتى عليها الوقت الذى ستعود فيه بالخير على مصر، والتبرير الذى لجأ إليه إسماعيل هنا يوضح تفاهة فكره، وأنه حاكم كان يعوزه صواب الرأى وبعد النظر والتفكير السليم

والحرص على مصالح الدولة، كما يدل على إحساس إسماعيل بضعف موقفه.

أما بالنسبة لموقف دى لسبس، فقد تقبل الوضع الجديد ورحب به، فقد كان يود منذ بداية المشروع أن تشارك بريطانيا ماليًا فى القناة لأن غالبية السفن التى ستستفيد من القناة بريطانية وفى ذلك مصلحة الشركة(١٠٧).

فرح دى لسبس بهذه المصيبة التى حلت بمصر وهى فقدان أسهمها. فلم يكن يهمه سوى مصلحته وربح الشركة. ولم يكن لمصر التى استضافته وأكرمته أى حب أو عاطفة، فهو رجل استعمارى وأداة فى يد الحكومة الفرنسية توجهها كيف تشاء من أجل تحويل مصر إلى منطقة نفوذ فرنسى.

ويرى الباحث نفاق دى لسبس فى هذه المرحلة الجديدة فهو يتملق الساسة والشعب البريطانى، فانجلترا هى القوة الجديدة التى ظهرت فى أفق الشركة فحاول عندئذ كسب تأييدها ومساندتها له بدلا من وقوفها فى وجهه، كما رأينا فى الفصول السابقة.

ويبدو ذلك فى تقرير دى لسبس المرفوع للجمعية العمومية للمساهمين فى جلسة يوليو ١٨٧٦، فقد ذكر أن الوضع قد تغير بمساهمة انجلترا المالية فى الشركة وهو نصيبها السابق الذى كان قد حدده لها سعيد باشا، وأثنى دى لسبس على موقف الحكومة البريطانية. ثم أورد مقتطفات من خطب لورد دربى، نورثكوت فى جلسات مجلس العموم إبان مناقشة(١٠٨).

كذلك كتب دى لسبس رسالة إلى اللورد ليونز (فى ٢٤ نوفمبر ١٨١٥) يقول فيها: «إن الشعب البريطانى قد قبل الآن المساهمة فى القناة

بالنصيب الذى كان قد حجز له بإخلاص منذ بداية المشروع. وإذا كان لهذا العمل أى تأثير، فإنه يكون تخلى الحكومة الانجليزية عن موقفها العدائى، والذى استمر فترة طويلة ضد مصالح المساهمين الأصليين للقناة البحرية، والذين أصبحت مثابرتهم الآن حيوية وحسنة التوجيه، والتعاون المشترك الآن للمصالح التى ستقوم بين الرأسمال الفرنسى والبريطانى ومن أجل الأعمال الصناعية الصرفة والأعمال السلمية الضرورية الخاصة بالشركة البحرية العالمية لقناة السويس كأعظم حدث سعيد» (١٠٩).

ويعلق أحد الكتاب الانجليز المعاصرين على الصفقة ودور دى لسبس وروتشيلد بقوله: «ومن العجيب أنه بعد مرور عشرين عاماً على رفض دى لسبس بازدراء قيام بيت روتشيلد بعملية اكتتاب الأسهم عند طرحها فى الأسواق مقابل عمولة ٥٪ نجد أن فضل نقل ملكية الأسهم الخاصة بقناة السويس لإنجلترا يرجع لبيت روتشيلد على حساب فرنسا» (١١١).

وليس أدل على تأثير الصفقة على دى لسبس من تلك الخطبة التى ألقاها على ظهر السفينة: Djemmah فى يوم ٢٤ ديسمبر ١٨٧٥ وهو فى طريقه إلى مصر، وكانت ردا على تهنئة مجموعة من الانجليز الموجودين على ظهر تلك الباخرة وإطرائهم لجهوده فى شق القناة وربط الشرق بالغرب بعلاقات المودة والحب. وعبروا عن تهنئتهم للخطوة الجديدة بشراء حكومتهم للأسهم فأصبحت مالكة جزئيا للقناة، وأعربوا عن تمنياتهم بأن هذا العمل - سيكون فاتحة لاتحاد انجلترا وفرنسا - من أجل مصلحتيهما التجارية المشتركة. ورد عليهم دى لسبس بقوله:

«عندما بدأت الدراسات والأعمال المتعلقة بحفر قناة السويس كان حافزى أن هذا المشروع سيكون على الأخص ذا مكانة كبيرة ومفيدة للمصالح التجارية والبحرية الانجليزية، إلا أنه فى نفس الوقت فإن هذا

العمل الحضارى سيحفز الذكاء والعلم الفرنسى، وسيكون فخرا لبلادى وسيرسم فى نهاية الأمر الطريق لإنهاء العداوة السياسية الموجودة بين انجلترا وفرنسا فى مصر. ومنذ بداية هذا القرن لم تأل فرنسا جهدا عن طريق مهندسيها وعلمائها وضباطها البحريين وغيرهم بتقديم كل المساعدة للخديوى من أجل إعادة المدنية إلى أرض الفراعنة. إلا أن السياسة البريطانيه، كانت تنظر دوماً بعين الغيرة لسياسة فرنسا فى مصر، كل ذلك يمكن أن يفسر المعارضة التى قامت بها انجلترا ضد هذا العمل العالمى وهو قناة السويس، هذه المعارضة التى لم يوافق عليها الشعب البريطانى ووضعت السياسة الانجليزية الخارجية العراقيل أمام مشروعى، ولكن اليوم أقول بعد أن مضى واحد وعشرون عاما للورد ستراد فورد دى رد كليف - سفير انجلترا السابق بالآستانة - أن عليه أن يتحقق من أنه ليس هناك كثير من الصراع على النفوذ فى مصر بين فرنسا وانجلترا من أجل الأعمال الحضارية وليس من أجل حماية محمد على. وأن المساهمة فى قناة السويس التى وجدت رأس المال والتامين من جانب انجلترا وفرنسا، أصبحت العلاقة الواضحة والاكيدة على تحالف الدولتين ولهما نفس المصالح المشتركة من أجل رخاء هذا المشروع العالمى والسلمى ومن أجل رخاء مصر»(١١١).

ويذكر دى لسبس فى مجال آخر أن انجلترا قد ارتكبت خطأ جسيماً ضد الشركة ويأمل أن يبدأ عصر جديد بين الشركة وانجلترا(١١٢).

وهكذا يمكن القول بأن صفقة الأسهم قد وازنت النفوذ البريطانى والفرنسى فى مصر إلى حين سنين عددا (١٨٧٥ - ١٨٨٢) وأوجدت أرضية مشتركة بإمكانية قيام تفاهم بين الدولتين للتنسيق بين مصالحهما الاستعمارية فى العالم بصفة عامة ومصر بصفة خاصة، إلى أن تم ذلك عام ١٩٠٤.

أما بالنسبة لأثر الصفقة على مصر، فكانت بداية لمرحلة جديدة خطيرة فى تاريخها، فقد كانت هذه الصفقة الضربة القاضية للخديوى. واكبر خطأ سياسى ومالى ارتكبه فى حياته. فمن الناحية المالية لأنه باع الأسهم بثمن بخس وتعهد فوق ذلك بدفع ٥٪ فوائد سنوية لهذا المبلغ حتى ١٨٩٤ . وبعبارة أخرى كانت الحكومة الإنجليزية دائنة تسترد مبلغها بالتقسط بعد أن استولت على أسهم بلغت قيمتها ٢٤ مليون جنيه عام ١٨٩٦ وثلاثين مليون جنيه عام ١٩١٥ (١١٣). وسياسيا أصبح لإنجلترا مصلحة مزدوجة مالية وسياسية فى القناة تمهد السبيل لتدخلها الفعلى فى مصر. وقد فطن إسماعيل لمرامى السياسة الإنجليزية فذكر فى حديث له مع «بيتى كينجستون» سنة ١٨٧٦ : «إننى ماكنت أعتقد قط أن انجلترا ترمى بشرائها أسهم قناة السويس وإرسالها موظفا كبيراً لفحص حساباتى وضع يدها على مصر» (١١٤).

ويذكر أحد الكتاب الفرنسيين معلقا على الصفقة: «إن هذا العمل سياسى محض وهنا وجه الخطورة فيه، فإذا لم يكن فى ذاته احتلالا لمصر فإنه الخطوة الأولى لهذا الاحتلال، والآن وقد أصبح لإنجلترا عميل يحتاج ١٠٠ مليون فرنك لتسوية ديونه فهى لن تتركه وشأنه، فستراقب ماليته وتقرضه وتبذل له المال من جديد، وستطلب منه بطبيعة الحال ضمانات وتأمينات أخرى. وهكذا تحولت انجلترا من معارضة إنشاء القناة إلى العمل على احتلالها» (١١٥).

وليس أوضح وأصدق من تقرير «فارمان» (قنصل الولايات المتحدة فى مصر) والذى بعث به إلى حكومتة فى يوليو ١٧٨٩ موضحا أسباب خلع إسماعيل ذكر فيه: «.. الطريقة التى أرغم بها الخديوى على دفع مبالغ لشركة قناة السويس الأمر الذى هو منشأ متاعب مصر المالية. فلقد كان إنشاء قناة السويس مجهوداً فرنسيا ولكنه لدرجة كبيرة تم

بفضل الأيدى المصرية والأموال المصرية. ثم إن الغرض من حفر القناة كان تحويل قسم مهم من تجارة الشرق إلى مرسيليا بدلا من ذهابها إلى لندن وليفربول ولكن هذه المحاولة لم تنجح إلا نجاحا جزئياً، ومع هذا فقد نظر الفرنسيون إلى القناة كأنها ملك لهم وأعتقدوا على الأقل أن الواجب يقضى أن توضع القناة تحت سيطرتهم. فعندما باع الخديوى حصة مصر فى أسهم قناة السويس إلى انجلترا جرح بفعله هذا كبرياء الفرنسيين. ولقد كان الغرض من بيع هذه الأسهم خدمة مصالح الفرنسيين أصحاب سندات الديون. ومع ذلك فقد اعتبر هذا البيع ضربة شديدة موجهة ضد مصالح الأمة الفرنسية الوطنية، ولن تغفر فرنسا ذلك للخديوى أبدا. ومامن شىء فعله الخديوى أو كان فى مقدوره أن يفعله منذ خريف ١٨٧٥ استطاع أن ينال رضاء الفرنسيين. ومن ذلك الحين انعدمت كل رحمة فى قلوبهم نحو مصر. وتأثرت جميع أعمالهم التالية بالعداوة التى شعروا بها نحو الخديوى»،(١١٦)

أضاع إسماعيل بهذه الصفقة الخاسرة رأسمال عظيم القيمة فى شركة قناة السويس وعرض مصر للتدخل الأجنبى دون أن يحصل على أى فائدة من الثمن. فلم يكن ثمن الأسهم التى حصل عليها لتجدى فى إنقاذ خزانة الدولة من الإفلاس، بالإضافة إلى خسارة مصر المالية الهائلة من بيع أسهمها.

ومن العجيب قول الخديوى فى بداية حكمه: «وإنى أريد أن تكون القناة ملكًا لمصر لا أن تكون مصر ملكًا القناة»(١١٧).

ويصف الدكتور محمد صبرى عملية شراء الأسهم أنها بمثابة إعلان عن غزوة صليبية جديدة. شرع فيها الإمبريالزم البريطانى داخل أفريقيا تحت اسم رجال المال والمبشرين، فإن عامى ١٨٦٩، ١٨٧٦ ـ

يقصد عام افتتاح القناة وعام الارتباك المالى فى مصر ـ يوضحان علامة تحول جديد؛ فالدبلوماسى ورجل المال وجدا من الآن فصاعدًا سببا مشتركًا فى اتحادهما، واندفعا سويًا عبر الأحداث[١١٨].

فلقد كان منح إمتياز حفر قناة السويس بداية لعصر الإسراف بلغ على مدى ٢١ عامًا ما يقرب من ٩٠ مليون جنية إسترلينى وأدى إلى افلاس الخزانة المصرية. أما بالنسبة لأوروبا فقد لاحت الفرصة لاستغلال الأموال بعائد سريع وأرباح مرتفعة وخيالية، ورجال الصناعة فرصتهم لاستيراد المواد الخام الرخيصة لإعادة تصنيعها وتصديرها بأثمان غالية. ووجد هؤلاء فى مصر حقلا مثاليًا: «ideal field» لممارسة مواهبهم وإرضاء جشعهم[١١٩].

ومارس رجال السياسة أيضًا نشاطهم. وكانت الصفقة فاتحة عصر جديد فى الصراع على النفوذ فى مصر. وأصبح نشاط كلا الطرفين ـ الفرنسى والبريطانى ـ محموما فى السنوات التالية للصفقة (١٨٧٦ ـ ١٨٨٢).

وكانت إنجلترا من الناحية الاستراتيجية ترى أن أمنها يتحقق بعدم وجود أى قوة فى مركز تستطيع فيه إغلاق القناة أمام سفنها. وقد كان الفرنسيون فى مركز يستطيعون فيه القيام بمثل هذا العمل، ما لم : ـ

١ ـ يوازن النفوذ الفرنسى فى مصر بنفوذ بريطانى. أو

٢ ـ إحلال النفوذ البريطانى محل النفوذ الفرنسى. أو

٣ ـ أن تحل إدارة دولية محل النفوذ الفرنسى. أو

٤ ـ إذا تم تحييد النفوذ الفرنسى عن طريق إدارة دولية مباشرة فى شكل إحياء السيادة التركية الفعلية[١٢٠].

إلا أن القناة جعلت من المستحيل على بريطانيا ترك مصر وحدها. بل إن القناة كانت سببًا فى صعوبة تحييد مصر دون أى شكل من الإدارة الدولية. فمن قبل كان محتملاً تحييد مصر عن طريق إبعاد النفوذ الأجنبى عنها. ولكن الآن بعد أن ازداد نفوذ الدول الأجنبية فى مصر، وأصبح يتخذ شكل دولة داخل دولة: «imperium in imperio»، فيمكن عندئذ فقط موازنة نفوذ الدول عن طريق زيادة النفوذ لقوة أخرى، أو قيام اتحاد لنفوذ الدول: «Consortium of powers». أو عن طريق استبعاده نفوذ إحدى الدول وإحلال آخر محله(١٢١).

وكانت ديون إسماعيل هى السبب فى تعاظم تدخل النفوذ الأجنبى فى مصر، بل كانت علامة بارزة بعد السنوات التالية لافتتاح قناة السويس، والسبب الحقيقى لهذا التدخل هو وجود قناة السويس نفسها(١٢٢).

ورغم أن دى لسبس كان يأمل فى أن يكون هناك توازن للمصالح الفرنسية والإنجليزية فى مصر، فقد كان قبل ذلك ينتابه الإحساس بالانتصار على انجلترا بعد أن نجح فى تخطى العقبات السياسية وتنفيذ مشروعه، ثم ها هى انجلترا تعود إليه صاغرة وتحصل على أسهم قناة السويس، والمديح ينهال عليه فى مجلس العموم البريطانى وفى المراسلات الدبلوماسية، تم كل ذلك فجأة. وكان شراء انجلترا للأسهم مرحلة فى إنهاء الصراع بين الشركة وانجلترا، وفى هذا نجاح كبير لدى لسبس، ولكن هذا النجاح لم يغير من الحقائق السياسية والاستراتيجية شيئًا. تلك الحقائق تتمثل فى أن محصلة إنجازاته يجب أن تكون فى يد انجلترا من الناحية الاستراتيجية؛ بمعنى ذلك الإذعان الفرنسى الكامل للاحتلال الإنجليزى لمصر.

ولم يكن افتتاح قناة السويس فى حد ذاته ليضعف فكرة تحييد مصر «neutralizing Egypt» وهى السياسة التى اتبعتها انجلترا منذ مطلع

القرن التاسع عشر. وهى من وجهة النظر البريطانية بديل تفضله على الاحتلال الإنجليزى لمصر. وكان ذلك نتيجة لعوامل ثلاثة: ـ

١ ـ ازدياد ضعف الامبراطورية العثمانية.

٢ ـ ازدياد سياسة النهب للمصالح المصرية متجلية فى أصحاب الديون من كافة الدول.

٣ ـ افتتاح قناة السويس ـ من وجهة نظر بريطانيا ـ يضعف «سياسة التحييد».

وكان هذا دافعًا لحكومة الأحرار للبحث عن بديل للاحتلال العسكرى. فكانت قناة السويس ظاهريًا هى أقل العوامل الثلاثة فى تحديد مجريات الأحداث فى مصر فيما بين عامى ١٨٧٥ ـ ١٨٨٢. إلا أنه فى واقع الأمر فإن وجود قناة السويس كان أقوى الدافع، فكان أقوى من مصالح حملة الأسهم والدائنين بالنسبة للتورط البريطانى المتزايد فى الشئون المصرية منذ عام ١٨٧٦. وهو العام التالى لشرائها أسهم قناة السويس. لأن الخوف على قناة السويس كان هو الدافع الرئيسى والعامل الحاسم وراء الاحتلال الإنجليزى لمصر. وأن حقيقة كون الحكومة البريطانية أكبر مساهم فى شركة قناة السويس، لم يكن له علاقة وارتباط بتلك الحقيقة. وما حدث عام ١٨٨٢ وعام ١٩٥٦ لم يكن القصد منه حماية حملة الأسهم البريطانيين، وإنما هو حماية المواصلات البريطانية[١٣٣].

وهنا يتبادر إلى الذهن سؤال عن السبب فى عدم التعجيل باحتلال إنجلترا لمصر، وكانت كل الدلائل تشير إلى ذلك؟

كان دزريلى فى ذلك الوقت لا يرى فى احتلال مصر وسيلة ناجحة لدرء خطر الروسيا عن منطقة الشرق الأدنى. فكان يعتقد «أنه إذا أخذ

الروس الاستانة ففى استطاعتهم اجتياح سوريا والوصول إلى مصب النيل وعندئذ لا تكون هناك فائدة من أخذ مصر. وحتى قوات انجلترا البحرية لا تستطيع تعزيز مركزنا فى مثل ذلك الموقف، وأن الناس الذين يتكلمون بمثل هذه الطريقة يجهلون الجغرافيا تماما، فالآستانة لا مصر ولا قناة السويس هى مفتاح الطريق للهند»:

»Constantinople is the key of India and not Egypt and the Suez Canal.(١٢٤)«

وهكذا كان دزريلى يرى أن احتلال انجلترا لمصر وقناة السويس فى الوقت الحاضر لن يفيد كثيرًا بل سيفسد إلى حد كبير علاقات انجلترا بفرنسا(١٢٥).

وكانت الحكومة البريطانية تسعى إلى تدعيم نفوذها فى مصر سياسيًا وماليًا فى هذه المرحلة. وأكد لورد دربى بأنه لم يكن هناك شيء يشغله أكثر من إيجاد نفوذ انجليزى فى مصر. وأنه لم يكن يهم انجلترا سوى حرية المرور لها ولبقية الدول ليس أكثر من ذلك. ولكن خيال دزريلى لم يكن محدودًا، ولكنه لم يعبر عن ذلك إلا بعبارات غامضة وغير صريحة. ففى الوقت الذى كان دزريلى نفسه قد قام بتأمين قبضة انجلترا على القناة، لم يحاول خلال فترة حكمه أن يتعدى مرحلة الإدارة الثنائية، رافضًا كل الاقتراحات الرامية إلى حرمان فرنسا من نصيبها. وأن انسحاب فرنسا كان عملاً نابعًا منها. فبعد موت دزريلى رفضت فرنسا المساهمة فى العمليات العسكرية التى حطمت ثورة عرابى، وقد فهم دزريلى طبيعة الروح التى يجب على رجال السياسة البريطانية أن يوجهوا بها المشكلات المصرية. وهى الروح التى مارسها كرومر بعد ذلك على الوجه الأكمل(١٢٦).

ويؤكد هوسكنز أن موقف انجلترا تجاه كل من مصر روسيا قد تناوله التغيير نتيجة لأحداث ١٨٧٥ ـ ١٨٧٦، فقد أخذ طريق الهند يحظى بالاهتمام بعد أن كان مهملاً. وترددت مسألة ضرورة اخضاع القناة للسيطرة للبريطانية وحمايتها برا حتى لا تكون تحت رحمة أى حاكم مصرى قد يصبح حليفًا لأعداء انجلترا قبل أن تتخذ احتياطات وإجراءات حماية القناة طريق الهند. فامتلاك جبل طارق ومالطة وعدن لا قيمة له بالمقارنة بامتلاك انجلترا وسيطرتها على قناة السويس نفسها وتقوية هذه السيطرة(١٢٧).

الهوامش

(1) Hallberg., Op. Cit., p. 249.

(٢) راجع الفصل الأول من الباب الثالث.

(3) André Maurois, Op. Cit., p. 279.

(4) Hallberg, op. cit., p. 251.

(٥) تيودور وتشتين، المسألة المصرية، ص ٩.

(6) Hallberg., Op. Cit., p. 250. Marlowe, Op. Cit., pp. 304-305.

(7) Ibid., p. 250.

(8) Ibid., p. 251.

(9) Ibid.

(10) Lessage, Op. cit., p. 143-144.

(11) Marlowe., Op. Cit., p. 307.

(12) Ibid., p. 307.

(13) Ibid.

(14) Marriot, J.A.R., The Eastern question. Oxford 1934. p. 337.

(15) Wilson., Op. Cit., p. 51.

(16) Granville to Gladstone, 28-11-1875, Ibid., p. 52.

(17) Lord Lansdoune to Granville., 28-11-1875. Ibid.

(18) Hammond to Layard., 30-11-1875, Ibid., p. 53.

(19) Hartington to Gladstone, 11-12-1875, Ipid.

(٢٠) جون برايت أحد أقطاب حزب الأحرار البريطاني.

(21) Jon Bright to Granville, 5-1-1876. Ibid.

(٢٢) تم نشر مناقشات مجلس العموم البريطانى ومجلس اللوردات بالتفصيل عن احداث صفقة بيع أسهم قناة السويس بجريدة شركة قناة السويس فى أعدادها أرقام ١٤٩، ١٥١، ١٥٢، ١٥٣، باللغة الفرنسية.

(23) :I heve agreed to purchase, subject to Your sanction the shares which Belonged to the Khedive of Egypt in the Suze Canal, and rely with confidence on your enabling me to complete a transaction in Which the public interests are deeply involved".

- Bulletine Décadaire, No. 140, 12-2-1876. pp. 1-2.

(24) Bulletine Decadaire, No. 151, 2-3-1876.

(25) Ibid.

(26) Ibid. p. 2.

(27) Ibid.

(28) Ibid.

(29) Ibid. pp. 2-3.

(٣٠) راجع الفصل الثانى - الباب الثانى الخاص برسوم المرور.

(31) "Il ya toute chance de voir les interets anglais suffisament réprésentés dans l'administration de la compagnie". Bulletine Décadaire, Ibid. p. 3.

(32) Ibid.

(33) Ibid, No. 152, 12.3.1876, p. 2.

(٣٤) كانت تجرى مفاوضات آنذاك بين دى لسبس وستوكس بهذا الشأن.

(35) "Nous n'avions pas l'intention de faire du Canal une machine politique servant nous propres desseins, mais nous etions trés désirioux de ne pas voir cette machine politique dirigée un jour contre nous". Ibid.

(36) Stokes to Derby, Cairo 23-2-1876. Parl p. Egypt. No. 9 (1876).

(37) Bulletin Décadaire, op. cit., p. 2.

(٣٨) تم نشر بعض الوثائق الخاصة بأنباء الصفقة - المراسلات الدبلوماسية - فى مضابط البرلمان البريطانى والتى استقيت منها مادة هذا الباب - راجع:
Parl. p. Egypt No. 1 (1876).

(39) Bulletin Décadaire, Op. Cit., p. 3.

(40) "on crut que le government allait établir un protectorait en Egypt. Le goverenement à répudié cette Idée, et cela acausé un grand désappointment".
ibid.

(٤١) المادة ٥١ من قانون الشركة تحدد أكبر نسبة للأصوات فى الجمعية العمومية لحملة الأسهم بعشرة أصوات فقط مهما كان عدد الأسهم التى يمتلكها العضو. راجع:
- Roux, Ch. Op. Cit., T. 1. pp. 461-462, 362-363.

(42) Buckle, Op. Cit., p. 454' Cf. Kinross, Op. Cit., p. 273.

(43) Bulletin décadaire' No. 152. Op. Cit., p. 3.

(٤٤) راجع خطاب H. wolf فى مجلس العموم البريطانى فى جلسة ٢١ فبراير ١٨٧٦:
- Bulletin Décadaire, Ibid. p. 3.

(٤٥) انظر الفصل الخاص بمشكلة رسوم المرور، وكان ذلك فى عهد جلادستون، إلا أن تنفيذ قرارات مؤتمر الحمولة كان فى عهد دزريلى ٢٩ أبريل ١٨٧٤.

(٤٦) راجع خطاب جلادستون فى جلسة العموم البريطانى يوم ٢١ فبراير:
- Bulletin Décadaire, No. 153, 22-3-1876. p. 2.

(٤٧) راجع بالتفصيل مجموعة الأسئلة التى كتبها جلادستون ونشرت فى كتاب:
Fritzgerald, Op. Cit., T. ii, Pd 300-3.

(48) Bulletin Décadaie, Op. Cit.

(49) Ibid,

(50) Ibid,

(٥١) راجع خطاب دزريلى بالتفصيل فى الجلسة الختامية للمجلس يوم ٢١ فبراير عام ١٨٧٦:

Ibid,

(52) Ibid,

(53) Kinross., Op. Cit., p. 274.

(54) Disraeli à lady Chesterfield, 5-12-1875. Lettres intimes, Op. Cit., p. 153.

(55) Buckle, Op. Cit., T. V. p. 461.

(56) Ibid.

(٥٧) محمد مصطفى صفوت، انجلترا وقناة السويس - ص ٦١ - ٦٢.

(58) Roux, ch, Op. Cit. T. i. pp 462 - 463.

(59) Hallberg, Op. Cit. 247.

(60) Disraeli to Derby' 26 11. 1875, Buckle, Op. cit. T. 5. p. 454.

(٦١) تكونت البعثة من كيف وستوكس وفكتور بوكلى Victor Buckly موظف بالخارجية و W. H. white نائب مدير الحسابات بوزارة الحربية ، A. C Taylor. ويعلق أحمد عبدالرحيم على ذلك بالأهمية التى علقتها انجلترا عليها . راجع مصر والمسألة المصرية ص ٢٩ وراجع أيضًا بالتفصيل عن بعثة كيف:

Sabry, M., L'Empire Egyptien, Op. Cit, pp. 167 - 180.

(٦٢) احمد عبدالرحيم مصطفى، مصر والمسألة المصرية هامش ص ٢٩ - نقلاً عن ف و ٧٨٠/٥٤٠، مسودة رسالة مؤرخة فى ٦ ديسمبر ١٨٧٥.

(63) Dicey, E. The story of Khedivate., pp. 138 - 141.

(٦٤) راجع بالتفصيل مفاوضات الكولونيل ستوكس مع دى لسبس فى:

Parl. p. Egypt No. 14 (1877).

(65) Hallberg, Op. Cit. p. 284' cf. Marlowe Op Cit p. 30.

(66) Hallberg., p. 248.

(٦٧) وهى تقابل النص الفرنسى فى المادة ٥٠ من قانون الشركة كلمة: Mandataire (حسبت كالآتى: ١٧٦٦٠٢ سهماً - ٢٥٠ (سهماً لكل وصى) = ٧٠٦ x ١٠ (اصوات الحد الأقصى = ٧٠٦٠ صوتاً).

Halberg., Op. Cit. p.248; Cf. Marlowe, Op. Cit. p. 308.

(68) Bulletin Décadaire, No. 163 , 2. 7. 1876. pp 5-8. Cf.; No. 197., 12. 6. 1877. p.4

(68) Roux, Ch., Op. Cit, T. i. p.456.

(70) Bulletin Décadaire, Op. Cit. p 8.

(71) De Lesseps to Khedive, Cairo, 21.2.1876. Parl. P. Egypt. No. 9 (1876) Inclosure 4 in No. 13.

(72) Hallberg., Op. Cis. p. 249.

(٧٣) وارجع الى نصوص الاتفاقية المنشورة فى:

- Bulletin Décadaire Mo. 183, 12.1.1877; Cf. Roux, Ch., Op. Cit. T. ii. dp. 32 - 34.

(74) Bulletin Décadaire, No 183 Op. Cit. Cf. Roux, C. Op. Cit. pp. 32 - 34.

(75) The coup made a profound impression throughout Europe and was accepted as a proof that Britain had definitly abandoned her passivity and was embarking upon a spirited foreign policy.

Seaton - Watson, Op. Cit. p. 27.

(76) Buckle, Op. Cit. T. 5, P.452.

(77) Ibid.

(78) Seaton Watson Op. Cit., p. 27.

(79) Lord Oddo Russel to Derby, Berlin. 29.11.1876, Parl p. Egypt No. (1876) No. 18, p. 14.

(80) Derby to oddo Russel (سفير انجلترا ببرلين) 30.11.1876, Ibid. No. 19; Cf. No 20., 3.1.1876

(81) M. De Sayve (سفير فرنسا ببرلين) á Duc Decazes. Berlin, 3.12.1875, D.D.F. lér Série, T. ii, No. 23.

(82) Lessagé, Op. Cit., p. 144.

(83) "O.. peuple français ! comme tu sais bien tirer le marrons du feu!!".

- Ibid., pp. 148 - 149.

(84) Ibid., pp. 149 - 150.

(85) D'Harcourt á Decazes, Lond. 27.11.1875; D. D. F. léresérie, T. ii, Mo. 17.

(86) Ibid.

(87) Decazes á De Laboulanger. Paris, 27.11.75, D. D. F. Ibid. No. 16.

(88) Lessage, Op. Cit, pp 153 - 4.

(89) Kinross, Op. Cit.' p. 272.

(٩٠) احمد عبدالرحيم مصطفى - مصر والمسألة المصرية ص ٣٢.

(٩١) محمد صفوت - انجلترا وقناة السويس ص ٦١.

(٩٢) احمد عبدالرحيم مصطفى، مصر والمسألة المصرية ص ٢٦ - ٢٧، عبدالرحمن الرافعى عصر إسماعيل جـ ٢ ص ٦٤.

(93) Lessage, Op Cit. d. 152 (Gazette de Moscou : نقلاً عن)

(94) D'Harcourt á Decazes. 27.11.1875, D.D.F., Op. Cit. No. 17.

(95) Hallberg; Op. Cit, 252,

(96) Paget (سفير انجلترا بروما) to Derby, Rome, 3.12.1875, Par. P. Egypt No. 1 (1876) No. 25. pp. 16 - 17.

(97) Paget to Derby; 29.11.1875; inclosure in No. 12. Parl. P. Ibid.

(ارفق السفير نص مقالة الصحيفة الإيطالية وبعث بها الى دربى لأهميتها).

(98) Hoskins, Op. Cit. p. 464.

(99) Paget to Derby, Rome, 16.12.1875; Par. P. Egypt (1876) No. 41.

(100) Buchanon (سفير انجلترا بالنمسا) to Derby., 30.11.1875, Par. P. Op. Cit. No. 21. Cf. Nos. 21.12.1875; Fo. 40, 16.12.1875.

(101) Harris (سفير انجلترا ببولندا) to Derby, Hague, 14.2.1876, Par. P. Egypt No. 9 (1876).

(102) Derby to Elliot, 9.12.1875, P. Ibid. No. 26.

(١٠٣) احمد عبد الرحيم مصطفى - مصر والمسألة المصرية ص ٢٨.

(104) Wilson; Op. Cit 53.

(105) The Grand Vizier to the khedive, constantinople, 24.11.1875. Par. P. Egypt. No. 1 (1876) No, 45.

(106) The Khedive to Grand Vizier, Parl. P. Egypt No. 1 (1876) inclosure 2 in No. . 45 (لم تذكر الوثيقة تاريخ البرقية)

(107) Duff. Op. Cit. p. 114.

(108) Bulletin Décsdaire, No. 163, 2.7.1876, pp. 5 - 8.

(109) Lyons to Derby, 30.11.1875, Parl. P. Op. Cit. Inclosure in No. 1.

يلاحظ أن رسالة دى لسبس لليونز كانت بتاريخ ١٨٧٥/١١/٢٤، أى قبل توقيع الصفقة بيوم وإذا كان التاريخ صحيحاً فإن دى لسبس تكون لديه معلومات أكيدة ودقيقة للغاية، واتصالات سريعة جداً مع مصدر الأحداث كما يجرى، راجع تعليق:

Marlowe, Op. Cit. p. 323

(110) Kinross, Op. Cit. p. 271.

(111) Bulletin Decadaire, No. 146, 12.1.1876. pp. 1 - 2.

(112) Bulletin Decadaire, No. 163, 2.7.1876.

جاء ذلك فى التقرير المقدم للجمعية العمومية لحملة الأسهم للتصديق على تعيين ٣ أعضاء انجليز فى مجلس الإدارة.

(١١٣) محمد صبرى ـ تاريخ العصر الحديث ـ مصر ـ ص ١٠٥.

(١١٤) المرجع السابق ص ١٠٥ ـ ١٠٦.

(115) M. Sabry, L'Empire Egyptien. etc, Op Cit., p. 165;

وراجع أيضاً الرافعى ـ عصر إسماعيل جـ ٢ ص ٦٥.

(١١٦) محمد فؤاد شكرى ـ مصر والسودان ١٦٣.

(١١٧) عبد الرحمن الرافعى ـ عصر إسماعيل ج٢ ص ٦٤ـ ٦٥.

(118) Sabry. M; L'Empire L'Egyptien, Op. Cit p. 166.

(119) Marlowe, Cormer in Egypt. London. 1970. p.8

(120) Marlowe, Anglo. Egyptien Relations (1800 - 1953) Lond. 1954, pp. 72 - 73.

(121) Ibid.

(122) Ibid.

(123) Marlowe, the making of Suez Canal, pp. 310 - 311.

(124) Buckle, Op. Cit., T. I., P. 84. Cf. Seaton - Watson, Op. Cit., p.98.

(١٢٥) محمد مصطفى صفوت ـ انجلترا وقناة السويس ص ٦٢ ـ ٦٣.

(125) Buckle, Op. Cit., Vol. 5. pp. 453 - 454.

(127) Hoskins, Op. Cit. pp 44 - 475.

● الباب الرابع

الاحتلال الإنجليزى لقناة السويس وموقف الدول الكبرى

(١٨٧٦ ـ ١٨٢٢)

الفصل الأول

التمهيد لاحتلال قناة السويس ومسألة حيادها

- في أعقاب صفقة الأسهم:

● المنافسة الإنجليزية الفرنسية في مصر.

● سياسية إنجلترا تجاه روسيا والدولة العثمانية ومصر.

● آسيا الصغرى الخط الدفاعي الأول عن قناة السويس.

احتلال قبرص ١٨٧٨ لتأمين قناة السويس.

● دزريلي يفكر في احتلال مصر عام ١٨٧٩.

- تطور مسألة حياد قناة السويس:

● قبل افتتاح قناة السويس للملاحة.

● إبان الحرب البروسية - الفرنسية.

● في مؤتمر الحمولة الدولي ١٨٧٣.

● موقف ملاك السفن والتجار الإنجليز من حياد القناة.

● حياد القناة إبان الحرب الروسية التركية (١٨٧٧).

● دي لسبس وحياد قناة السويس.

● رأي الساسة ورجال القانون والاقتصاد في مسألة حياد القناة.

سلم الجميع فى داخل انجلترا أو خارجها بأن صفقة الأسهم كانت مقدمة لنوع من السيطرة البريطانية، وقد عبّر حزب الأحرار البريطانى عن مخاوفه، بينما شجعت خطب دزريلى - الملتهبة فى مجلس العموم - الشعب البريطانى على تأييد وجهة نظره. فقد كان هدف سياسة دزريلى تجاه منطقة الشرق الأوسط هو تحقيق السبق على فرنسا فى مجال النفوذ أكثر من مسألة قيامه باحتلال مصر، والعمل فى الوقت نفسه على تدعيم تماسك الإمبراطورية العثمانية.

ولكن إنشاء قناة السويس أدى إلى إعادة النظر فى هذه السياسة التقليدية، فقناة السويس كما رأينا قد غيرت جغرافية العالم التجارية، وغيرت من التخطيط السياسى والاستراتيجى البريطانى. فقد حوّلت بريطانيا أسطولها من المحيطات التى لها السيادة عليها إلى مجرى ملاحى ضيق لا سلطان لها عليه. ومن هنا كان عليها حماية وضمان هذا الممر الملاحى الذى لا يستطيع «رجل أوروبا المريض» أن يضمنه طويلاً. وأصبح محتمًا أن تشغل مصر مكان تركيا «كمركز جذب» فى سياسة إنجلترا تجاه الشرق الأوسط. وقد أدت الأحداث السياسية والمالية

والثورة العسكرية إلى سرعة السيطرة البريطانية على مصر. ومن العجيب أن يتم الاحتلال على يد حزب الأحرار البريطانى، الذى عارض الاحتلال.

اتخذت إنجلترا من بعثة كيف طريقًا يمهد لها السبيل للتدخل فى شئون مصر. وأولت هذه البعثة عناية كبيرة واختارت أعضاءها اختيارًا دقيقًا. وقد أثارت هذه البعثة ردود فعل قوية فى فرنسا فقد نظرت إليها على أنها مقدمة للسيطرة البريطانية على الإدارة المصرية. وربطت الدوائر السياسية الفرنسية بين نشاط بعثة كيف وجهود «إليوت»؛ الذى حاول بعد صفقة الأسهم أن يحصل لمؤسسات مالية إنجليزية على امتياز السكك الحديدية والتلغراف وميناء الإسكندرية والسويس والجمارك. وحاول إسماعيل عبثًا الدفاع عن صفقة الأسهم بقوله إنها مجرد صفقة مالية لا تهدف إلى شىء آخر، مبديًا تفضيله التعامل مع البنوك الإنجليزية التى هى على استعداد لإعطائه أحسن الشروط. كما كان إسماعيل يرفض خلع الصبغة السياسية على هذه المشروعات وأوضح أنها أقل خطورة بالنسبة لمصر من السيطرة الفرنسية على قناة السويس(١).

لهذا نشط التنافس بين النفوذ الإنجليزى والنفوذ الفرنسى فى مصر وامتد أثره إلى حاشية إسماعيل وبلاطه ففريق انقاد للنفوذ الإنجليزى وآخر مال للنفوذ الفرنسى(٢) وأراد إسماعيل أن يستغل ازدياد المصالح البريطانية فى مصر لمصلحته وذلك بضرب النفوذ الفرنسى بالنفوذ الإنجليزى(٣). وسعت الحكومة الفرنسية هى الأخرى بإيفاد بعثة إلى مصر، فأرسلت أوتريه Outre - قنصل فرنسا العام السابق بالقاهرة - لتوازن نشاط بعثة كيف وإحباطها من جهة أخرى بالإضافة إلى إعادة

النفوذ الفرنسى إلى تفوقه السابق لعام ١٨٧٠ فالحكومة الفرنسية كانت تدفعها الرغبة فى الثأر من إنجلترا للدور الذى لعبته فى مسألة قناة السويس(٤).

كذلك سارعت كل من إيطاليا والنمسا بإرسال مندوبين فى مهمة خاصة إلى مصر(٥). وباءت بعثة كيف بالفشل، ورفض إسماعيل مقترحاتها الخاصة بالإشراف على المالية المصرية، وغادر كيف مصر. ووافق إسماعيل على تعيينَ «رفرز ولسون» Rivers wilson الإنجليزى، مستشارًا ماليًا، واعتزمت الحكومة الفرنسية معارضة مسمى الحكومة الإنجليزية، فأوفدت «فيليه» Villet ليعاون إسماعيل على تنظيم ماليته وليوازن النفوذ الإنجليزى حتى لا تترك لإنجلترا الانفراد بالتدخل فى شئون مصر. لذا نجد فيليه يقدم مشروعًا أبدى إسماعيل ميلاً للأخذ به. عندئذ استاءت الحكومة الإنجليزية ولوحت لإسماعيل بأنها ستنشر تقرير لجنة كيف (الخاص بحالة مصر المالية). فاحتج إسماعيل على ذلك وسأل أحد النواب فى البرلمان البريطانى: متى ينشر التقرير؟ فأعلن دزريلى فى مجلس العموم البريطانى فى جلسة ٢٣ مارس ١٨٧٦: «أنّ الخديوى هو الذى يمانع فى ذلك بسبب إحساسه بالفوضى الناشبة فى ماليته المضطربة». وكان هذا الجواب أشد خطورة من نشر التقرير نفسه، لأنه ترك للأذهان فرصة تصور الحالة المالية المصرية. وكان من نتيجة هذا التصريح المغرض لدزريلى حدوث تدهور سريع فى قيمة السندات المصرية(٦).

وبازدياد الحالة المالية سوءًا استجاب إسماعيل المطالب الدائنين، وأصدر مرسومًا فى ٢ مايو ١٨٧٦ بإنشاء «صندوق الدين» الذى كان أول هيئة رسمية أوروبية أنشئت لفرض التدخل الأجنبى فى شئون مصر والسيطرة عليها، وغلّ سلطة الحكومة المصرية فى شئونها المالية

والإدارية. وهو أول اعتداء على استقلال مصر السياسى والمالى. وأصبح بمثابة حكومة داخل حكومة(٧).

وهكذا لم يمر عام فقط على شراء إنجلترا لأسهم قناة السويس حتى صدر مرسوم ١٨ نوفمبر ١٨٧٦ لوضع النظام الذى قررته إنجلترا وفرنسا لتسوية الدين العام وبه تبدأ فترة جديدة فى تاريخ مصر عرفت عادة باسم: «الرقابة الثنائية» The Dual Control أو Le Condominium(٨) Anglo - Francais وكان المراقبان اللذان وضع فى أيديهما مهمة الإشراف على مالية مصر وحكومتها، متساويين تمامًا فى اللقب والرتبة والاختصاص(٩). واهتمت فرنسا بنمو نفوذها فى مصر وتدعيمه. وتابعت مراقبة درجة نمو هذا النفوذ فى ظل سياسة المراقبة الثنائية وقارنته باستمرار بالنفوذ البريطانى، ويتضح ذلك من الرسالة التى بعث بها فريسينيه - وزير خارجية فرنسا - إلى دى رنج (قنصل فرنسا فى مصر) يطلب منه موافاته بتقرير عن مدى نمو نفوذ فرنسا فى مصر(١٠). تلك هى حالة مصر الداخلية بعد صفقة الأسهم.

* * *

وإذا انتقلنا لإلقاء نظرة على أحداث السبعينيات من القرن التاسع عشر والتى أثرت تأثيرًا مباشرًا على مصر وقناة السويس، لوجدنا تفاقم الثورة فى ممتلكات الإمبراطورية العثمانية (فى البلقان). فقد أعلنت روسيا الحرب على تركيا فى ٢٤ أبريل ١٨٧٧، وكانت هذه الحرب أكثر خطورة على قناة السويس من الحرب السابقة (الفرنسية - البروسية)؛ لأن الأسطول الروسى كان مصدر خطر على المضايق التركية، وبالتالى على موازين القوى البحرية فى شرق حوض البحر المتوسط. بل كان أكثر الأساطيل قربًا من قناة السويس، وكان من أهداف السياسة الروسية

القضاء على الدولة العثمانية والإشراف على المضايق والوصول للبحر المتوسط.

لذلك نجد سياسة دزريلى تقوم على أساس اهتمامه بآسيا الصغرى كخط دفاعى أول عن طريق الهند وكان يرى أنه لا فائدة من احتلال مصر إذا احتلت روسيا القسطنطينية. لهذا كان يفضل احتلال القسطنطينية على احتلال مصر(١١).

ويتضح اهتمام دزريلى بقناة السويس عندما أثيرت مسألة الغزو الروسى للقسطنطينية. فقد ذكر لمجلس الوزراء أنه يفضل شراء ميناء فى البحر الأسود، وأنه يريد شيئًا شبيهًا بمالطة أو جبل طارق يستطيع عن طريقه تأمين البحر الأسود حتى لا يصبح مصدر تهديد مستمر لقوة إنجلترا البحرية فى البحر المتوسط. ولكن يبدو أن دزريلى كان مبالغًا فى تخوفه من روسيا، فقد علق مثلاً «سيتون واطسون»(١٢) على مخاوف دزريلى هذه بقوله: «لو اطلع (دزريلى) على المراسلات السرية بين جور تشانوف - وزير خارجية روسيا - وشوفالوف سفير روسيا بلندن - لوجد أن المسألة المصرية لم تحظ إلا بقدر قليل من اهتماميهما»(١٣).

كذلك أيدت الملكة فكتوريا اتجاهات دزريلى بعدم السماح لروسيا باحتلال القسطنطينية التى هى مفتاح مصر، وأنها لو سمحت لروسيا بذلك لكان فيه قضاء على مركز بريطانيا كواحدة من الدول الكبرى. وهاجمت الملكة جلادستون لتجاهله المصالح الحيوية للبلاد. وهاجمت لورد دربى الذى عارض سياسة دزريلى وهددت الملكة (فى منتصف يونيه ١٨٧٧) بإحلال لورد ليونز - سفير إنجلترا بباريس - محل دربى فى وزارة الخارجية(١٤) وقد دعت فى رسالة لها - بتاريخ ٢٧ يونيه - أن سمعة إنجلترا بدأت تنحدر وأن السيطرة البريطانية بدأت تنحصر، وإذا ما وصل الروس إلى القسطنطينية فسوف يكون ذلك مبعث لوم عنيف

للحكومة ومثار مهانة تنال الملكة مما يجعلها تفكر جديًا فى الاعتزال. واقترحت أن يجمع كل معاونيه ومؤيديه فى كل من المجلسين ويعلن أمامهم أن الإمبراطورية فى خطر وليس المسيحيين فقط، هناك فى البلقان، وعليه إدانة هذه الحرب التى يشنها الروس ـ الذين تعتبرهم الملكة أكثر همجية من الأتراك ـ وأن عليهم أن يلتفوا حول ملكتهم ومن ثم فسوف يحصل على أغلبية قوية تسانده فى كل ما يريد اتخاذه من إجراءات. ويمكن عندئذ أن ينذر روسيا بالتوقف عند حد معين. وعامل الوقت هو الفيصل فى ذلك الأمر. وعليه التصرف بأسرع ما يمكن، وإلا فسيجد الروس يدقون أبواب القسطنطينية، ويحطمون مجد الإمبراطورية العتيد(١٥).

وفى هذه الفترة كان الرأى العام السائد فى إنجلترا أن روسيا تسعى للوصول إلى الجنوب وإيجاد مخرج لها تجاه المياه الدافئة، فيذكر «ميدلكوت» أنه عندما عادت المسألة الشرقية للظهور (١٨٧٥) لم يكن قد مضى على افتتاح قناة السويس للملاحة سوى ستة أعوام. وكان الوقت مبكرًا بالنسبة للإنجليز لحساب أثر قناة السويس العميق على السياسة البريطانية. ولكن فى عامى ١٨٧٦، ١٨٧٧ ظهرت فى إنجلترا دراسات عديدة ملأت الصحف والكتيبات اتسمت بموجة من الخوف الشديد والتوجس من قوة روسيا والشك فى نواياها تجاه مهاجمة قناة السويس(١٦). كذلك كتب «هوسكنز» أنه قد ظهر فى هذه الفترة مشروع إنشاء خط حديد داخل العراق لمنع وصول الروس وتغلغلهم فى الخليج العربى وجاء فى تقرير مقدم لاتحاد شرق الهند فى عام ١٨٧٧: أن المسألة الشرقية بالنسبة لانجلترا إنما هى مسألة روسية ـ هندية، لضمان أمن الهند بأى ثمن، عن طريق ضمان حياد القسطنطينية وبرزخ السويس لأنه يؤثر فى الطريق للهند(١٧).

وكانت روسيا ترى أن الهند هى بمثابة «عقب آشيل» بالنسبة لإنجلترا[١٨]. وكانت روسيا عندما أعلنت الحرب على تركيا قد وضعت فى تقديرها أن القوة الكبرى الوحيدة فى المنطقة هى بريطانيا. وقد تقوم باحتلال «غاليبولى» Gallipoli التى تتحكم فى مضيق الدردنيل وكريت وتحويل مصر إلى دولة تابعة لبريطانيا[١٩].

ولذلك نجد دزريلى، الذى خشى تقدم الروسيا وتهديدها لآسيا الصغرى وقناة السويس، يقترح على مجلس الوزراء (فى ٢١ أبريل) القيام باحتلال مضايق الدردنيل كضمان مادى ضد الروسيا فى حالة احتلالها للقسطنطينية، إلا أن دربى عارضه وأصر على ضرورة أخذ موافقة الباب العالى المبدئية. كذلك عارض «سولسبرى» «Salisbury» هذا الإجراء باعتبار أن هذا العمل سيضعف التحالف مع تركيا[٢٠]، وكان دربى يحبذ عملاً مشتركًا، واستفسر من شافالوف عما إذا كانت الروسيا تنوى حصار مصر، فرد عليه السفير الروسى بأن ذلك «مجرد خيال» Pure phantasy[٢١].

وكان ذلك فى أعقاب الشائعات التى انتشرت فى ذلك الوقت بأن روسيا تنوى إدخال مصر فى غمار الحرب، وأنها تنوى محاصرة الشواطئ المصرية بأسطول البحر المتوسط، أو تنوى أخذ أرمينية مفتاح سوريا، وسوريا مفتاح مصر، ومصر مفتاح أفريقيا[٢٢].

وكانت الحرب الروسية التركية أول تهديد فعلى للقناة واختبارًا عمليًا لحيادها.

وإزاء تلك الأخطار المحيطة بالقناة، إبان الحرب الروسية التركية، سارع لورد دربى بإرسال مذكرة فى ٦ مايو ١٨٧٧ إلى جور تشاكوف (وزير خارجية روسيا) عن طريق سفيره بلندن (شوفالوف) يوضح له أهمية

النقاط الواردة بمذكرته وتأثيرها على مستقبل العلاقات الإنجليزية الروسية. فقد أعلنت الحكومة البريطانية حيادها منذ بداية الحرب، إلا أن حكومة جلالة الملكة أوضحت أنها ترغب فى ألا يساء فهم موقفها أو اتجاهاتها بالنسبة لسير العمليات الحربية واتساع نطاق الحرب، وحتى تظل على موقف الحياد يجب مراعاة النقاط الثلاث الآتية:

اولا: ضرورة بقاء المواصلات بين أوروبا والشرق عبر قناة السويس، وأيضًا منطقة الاقتراب من القناة، مفتوحة وعدم تعريضها للخطر، وأن أى إعاقة للملاحة ستعتبر تهديدًا للهند، وضربة خطيرة لتجارة العالم، وألا يقوم أحد من المتحاربين بمهاجمة أو احتلال مصر حتى لو كان احتلالاً مؤقتًا من وجهة النظر الاستراتيجية، لأن هناك مصالح مالية وتجارية كبيرة للدول الأوروبية فى القناة ولن تسكت الدول المحايدة على ذلك العمل.

ثانيًا: إن أهمية القسطنطينية من وجهة النظر السياسية والحربية والتجارية ليست فى حاجة إلى التأكيد أو البرهان ولا يمكن للحكومة البريطانية النظر إليها بعدم اهتمام، ولا تسمح الحكومة البريطانية بسقوط هذه العاصمة التى لها مركزها وأهميتها فى أيدى أخرى غير أصحابها. كما ترى الحكومة أن الوضع الحالى للبسفور والدردنيل والذى صدقت عليه دول أوروبا، إذا تعرض لأى تغيير فسيترتب على ذلك نتائج خطيرة.

ثالثا: هناك مصالح أخرى أيضا فى الخليج العربى والذى من واجب الحكومة البريطانية حمايتها(٢٣).

وكانت هذه المذكرة بمثابة إنذار للحكومة الروسية. كما يتضح أيضًا من ترتيب أولويات النقاط الاستراتيجية الهامة التى يجب على الحكومة

الروسية مراعاتها أنها بدأت بقناة السويس ثم القسطنطينية والمضايق ثم الخليج العربى. وأرسلت الحكومة البريطانية نسخة من هذه الخطابات إلى حكومات فرنسا وتركيا وإدارة شركة قناة السويس.

وقد أثارت هذه المذكرة مخاوف الحكومة الروسية، فسارع سفير روسيا بانجلترا، متأثرًا بموقف الحكومة البريطانية؛ بالسفر إلى سانت بطرسبورج لأنه كان يأمل فى تحسين العلاقات الروسية البريطانية وأن يعرض على القيصر وجهة نظره وتفسيراته بالتفصيل للموقف الذى خلفته مذكرة ٦ مايوم ١٨٧٧. ولم يضيع شوفالوف وقته وعاد إلى لندن ثانية فى ٨ يونيه ومعه مذكرة طويلة لتسليمها إلى لورد دربى[٢٤].

وردت الحكومة الروسية على مذكرة لورد دربى بأنه ليس فى نية الحكومة الروسية حصار قناة السويس أو تعريض الملاحة فيها للخطر بأى شكل من الأشكال، لأنها تعتبر قناة السويس طريقًا عالميًا مهمًا لتجارة العالم. ويجب أن يكون بعيدًا عن كل هجوم وأن مصر وباعتبارها جزءًا من الدولة العثمانية من المحتمل مشاركتها مع الجيش التركى، وبالتالى فإن الحكومة الروسية تعتبر نفسها عندئذ فى حالة حرب مع مصر. وفى الوقت نفسه فإن الحكومة الروسية لا تنسى المصالح الأوروبية الموجودة فى هذا البلد ولا المصالح الإنجليزية على وجه الخصوص، وعلى ذلك فلن تدخل مصر فى نطاق عملياتها العسكرية[٢٥].

أما بخصوص الاستيلاء على القسطنطينية فقد أوضحت المذكرة الروسية أن ذلك متوقف على تركيا، وأنه ليس فى نية الروسيا احتلال القسطنطينية. ولا يمكن التنبؤ بمستقبل الحرب. أما بالنسبة للمناطق - الدردنيل والبسفور - والتى تشكل ممرًا حيويًا بين بحرين كبيرين، يهم مصالح العالم كله فإنه من مصلحة السلام والتوازن الدولى حسم هذه المسألة عن طريق اتفاق عام على أساس ضمان أكيد ومطمئن.

كما أوضحت المذكرة أن روسيا ليس لها مصلحة فى مضايقة إنجلترا فى ممتلكاتها بالهند أو فى طريق مواصلاتها[٢٦].

هذا وقد اتخذت السياسة الإنجليزية موقفاً حاسماً إزاء روسيا والدولة العثمانية عندما تولى سولسبورى وزارة الخارجية البريطانية (فى مارس ١٨٧٨) - بعد استقالة لورد دربى - فكان سولسبرى يمقت الدولة العثمانية ويرى أن وجودها كدولة ضعيفة من شأنه أن يعرض مصالح بريطانيا للخطر ورأى أن خير حل هو استبعاد الدولة العثمانية من شرقى أوروبا وتقسيم ممتلكاتها. وبذلك وضع حداً نهائياً للسياسة الإنجليزية التقليدية نحو الدولة العثمانية. وكان هدف سولسبرى هو حماية مصالح بريطانيا الهندية والإمبراطورية باحتلال مصر وقناة السويس، أو إحدى جزر البحر المتوسط مثل كريت أو قبرص للوقوف أمام أطماع الروس خاصة بعد فشل مساعى انجلترا فى تكوين عصبة من دول البحر المتوسط (انجلترا وفرنسا وايطاليا)، للوقوف أمام النفوذ الروسى من الامتداد والوصول للبحر المتوسط[٢٧].

وحدد سولسبرى سياسته فى أربعة مواقف، منها ضمان حرية وأمن المرور فى المضايق وحصول انجلترا على محطتين بحريتين مثل ليمنوس Lemnos وقبرص أو على الأقل ميناء مثل ميناء الاسكندرونة ولو مؤقتاً من أجل التأثير المعنوى[٢٨]. أما بالنسبة لسياسته تجاه المسألة المصرية فقد عبر عنها بقوله: «إما أن ننسحب أو نحتكر أو نشارك. فإذا انسحبنا فإن ذلك معناه أن نترك فرنسا تسيطر على طريقنا إلى الهند، وإذا احتكرنا فإن ذلك قد يفضى بنا إلى المخاطرة بالحرب، لهذا قررنا المشاركة»[٢٩].

لهذا اهتم سولسبرى بإيجاد تسوية للموقف بدون إثارة عداوة فرنسا ومنعها فى الوقت نفسه من العمل منفردة فى مصر[٣٠].

أمـا لايارد (Layard) سفير إنجلترا بالآستانة، فكان يرى أن امتلاك روسـيـا المضـايق التـركـيـة يخـدم نواياها العـدوانيـة تجـاه الهند لأنه فى استطاعة أسطول الروسيا عندئذ الاندفاع فى أى لحظة عبـر الدردنيل ومهاجمة قناة السويس(٣١). واقترح لايارد على دزريلى احتلال إنجلترا لشبه جزيرة غاليبولى كضمان مادى يظل فى يدها حتى نهاية الحرب. وأن إرسـال أسطول إلى القـسطنطينيـة سـيـجـعل روسـيـا تفكر فى الانسحاب(٣٢). واعتقد لايارد فى أهمية الطريق البرى عبر العراق، وأنه أهم من قناة السـويـس التى يـمكن لأى سفينة مـعادية محملة بشحنة من المتفجرات سدها. وأن أى جاسوس روسى يمكنه نسف قناة السويس وأن الطريق عبـر شـمـال سـوريا قـد يصـبح يومًا طريقًا بريًا عظيـمًا، وعلى بريطانيا تأمين السيطرة عليه(٣٣).

هذا وقـد أثار خطر انهيـار تركـيا بوصـول الجـيش الروسى لمشـارف القسطنطينية جزع إنجلترا فسـارع دزريلى (فى ٢٣ يناير ١٨٧٨) بإصدار الأوامر للأسطول البـريطانى بـالتوجه للقـسطنطينيـة، واعتـمـد البـرلمان لدزريلى مبلغ ٦ مـلايين جنيه. كما وافق مجلس الـوزراء البـريطانى على دعوة الاحتياطى وبعث حكومة الهند بسبعة آلاف جندى مروا عبر قناة السـويس إلى جـزيـرة مـالطـة. وأعلنت حـالة التـأهب فى القـواعـد البريطانية فى البحر المتوسط واتجهت الأنظار إلى المواقع الإستراتيجية المختلفة فى شرقى حوض البحر المتوسط لكى تتخذ قـواعد للعمليات العسكرية ضد روسيا فى المستقبل والتى يمكن أن نقدم الحماية اللازمة لقناة السويس(٣٤).

وفى هـذا الوقـت (٢ مـارس ١٨٧٨) وقـعـت مـعـاهـدة صلح «سـان استفانو» بين تركيا وروسيا، حيث اعترفت فيها تركيا للروسيا بحرية

المرور فى المضايق وإغلاق البحر الأسود أمام وجه أعداء الروسيا وقت الحرب[٣٥].

وقد أثارت هذه المعاهدة عاصفة فى انجلترا لأنها أعطت الروسيا مركزا قويًا فى الشرق الأدنى لايتفق وسلامة المواصلات الإمبراطورية إلى الهند. وطلبت انجلترا إعادة النظر فى شروط المعاهدة. وتدخل بسمارك لإنقاذ السلام وتم الاتفاق على عقد مؤتمر للدول الكبرى ببرلين برئاسة بسمارك وكان هذا المؤتمر بداية عهد توزيع الممتلكات العثمانية[٣٦].

وكان بسمارك فى الفترة السابقة لمؤتمر برلين يحث ساسة انجلترا على احتلال مصر، وكان من دعاة هذه الفكرة لأنه كان يخشى من قيام حرب أوروبية تضطر ألمانيا للاشتراك فيها فوجد فى المسألة الشرقية وسيلة لاسترضاء الدول الكبرى. فكان من رأيه أن توافق إنجلترا على تفوق النفوذ الروسى فى شرقى البلقان واستيلاء روسيا على المضايق التركية، فى نظير استيلاء إنجلترا على قناة السويس ومصر، وأن تستولى فرنسا على سوريا[٣٧].

ورفض دزريلى عروض بسمارك لأنه كان يعتقد أن بسمارك يهدف إلى خلق سوء تفاهم بين إنجلترا وفرنسا من أجل مصر. إلا أن الدكتور محمد صفوت يؤكد أن بسمارك كان صادقًا فى عروضه على إنجلترا إبان الفترة من ١٨٧٧ - ١٨٨١[٣٨].

كما ساد فى هذه الفترة، داخل إنجلترا نفسها، الرأى القائل بضرورة إحتلال إنجلترا لمصر وقناة السويس. ففى ١١ يوليو ١٨٧٧ كتبت إحدى بنات ملكة انجلترا لأمها تقول : «بأن كل من يحب انجلترا يتوق إلى هذه الفرصة التى تسمح بوضع أقدام الإنجليز فى مصر»[٣٩].

وفى الوقت نفسه يكتب دزريلى للملكة فكتوريا يقول لها «إن الباب العالى يميل لبيع سيادته على مصر»(٤٠).

ولكن دزريلى ظل متمسكًا بفكرته القديمة بتفضيل الاستيلاء على آسيا الصغرى بدلا من مصر.

وعلى أى حال فقد نجحت الدبلوماسية الإنجليزية (قبل مؤتمر برلين مباشرة) فى تأمين منطقة شرق حوض البحر المتوسط استراتيجيًا وذلك عن طريق معارضة قيام بلغاريا الكبرى ثم حصولها على جزيرة قبرص من تركيا.

فقد كانت بريطانيا قد وضعت عينيها من قبل على كثير من المواقع الاستراتيجية فى شرق البحر المتوسط والتى يمكن أن تكون قاعدة أساسية تعمل منها ضد روسيا فى المستقبل وكذلك يمكن عن طريقها حماية قناة السويس فامتلأ خيال دزريلى (فى الفترة من فبراير إلى مارس) بالمشاريع. فقد وجد بعد الدراسة أن مالطه غير مناسبة لبعدها عن القسطنطينية ومصر. ثم غير رأيه إلى أن الحصول على بعض المحطات الأرضية يتفق مع المصالح البريطانية بهدف تأمين التجارة ومواصلات أوروبا مع الشرق بعيدًا عن ظلال التدخل الروسى القائم ولم يعترض على ذلك سوى لورد دربى، الذى كان على وشك الاستقالة، وقد سمع شوفالوف سفير روسيا فى لندن شائعات فى ٢٧ فبراير تقول: إن انجلترا تنوى احتلال جزيرة كريت وميتلين Mytilene(٤١).

أما اقتراح احتلال جزيرة قبرص فقد ظهر ورتب له مع الكولونيل «هوم» Home(٤٢)؛ بعد أن قام بدراسة أنسب المواقع الاستراتيجية فى حوض البحر المتوسط، فوجد أن قبرص أصلح مكان لموقع استراتيجى فى شرقى حوض البحر المتوسط(٤٣).

وتتضح السياسية البريطانية التى حددها لورد سولسبرى - وزير خارجية انجلترا - بالنسبة لجزيرة قبرص فى المذكرة الرسمية التى بعث بها إلى وادنجتون فى ٧ يوليو ١٨٧٨ واعترف فيها : «بأن جهات عديدة ضغطت على حكومة جلالة الملكة لاحتلال مصر، أو على الأقل احتلال ضفتى القناة وأنه كانت هناك توصية أخرى للحكومة البريطانية مشابهة، توصى باحتلال بعض موانى الساحل السورى مثل الإسكندرونة. إلا أنه خشية أن يفسر ذلك على أنه اتجاه للحصول على الساحل الغربى لآسيا لذلك فضلنا أن نقبل من السلطان الاحتلال المؤقت لموقع أقل ميزة، ولكنه فى الحقيقة كاف للغرض وليس عرضة لإثارة المشاكل السالف ذكرها، وهذا المكان هو جزيرة قبرص»(٢).

وكانت هذه الجزيرة فى نظر سولسبرى تخدم بريطانيا كنقطة انطلاق (Point of depart) ومكان للسلاح لحماية طريق الهند، وقد تم الحديث منذ مدة على أساس أنها مناسبة كنهاية لخطوط الملاحة للسفن البخارية من انجلترا. وكقاعدة لخطوط السكك الحديدية المقترحة من شرق البحر المتوسط إلى الخليج العربى. ومن مميزات هذه الجزيرة وجود العديد من الموانى الواسعة يمكن بسهولة تحصينها واستخدامها كقواعد بحرية عسكرية وتجارية كما تخدم هذه الجزيرة قوة انجلترا وتكفى لحماية الخط الحديدى المقترح وكذلك حماية قناة السويس(٤٥).

ويذكر ميدلكسوت أنه من المحتمل أن تكون المناقشات بين أعضاء مجلس الوزراء البريطانى، قد أثرت بلا شك على القرار المؤيد لاحتلال قبرص الذى تم التوصل إليه فى الفترة فيما بين ١٨ ابريل و١٠ مايو ١٨٧٨. وكان مجلس الوزراء فى الوقت نفسه يرغب فى تجنب المشاكل مع فرنسا فى حالة استيلائه على سواحل سوريا(٤٦).

وكان دزريلى قدا تخذ قراره باحتلال جزيرة قبرص، عندما انهارت القوات التركية أمام الهجوم الروسى، حتى تكون القوات البريطانية قريبة من آسيا الصغرى وسوريا(٤٧).

هذا وقد بعث سولسبرى إلى «لايارد» - سفير انجلترا بالآستانة - فى ١٠ و٢٤ مايو ١٨٧٨ مذكرة يقترح فيها موافقة السلطان على احتلال انجلترا لقبرص وتحت الضغط وتخويف السلطان بأن الآستانة مآلها إلى السقوط فى أيدى الروس، وأن الدولة العثمانية سوف يتم تقسيمها بين الدول الكبرى، وأن انجلترا ستوقف جهودها الخاصة بإنقاذ الإمبراطورية العثمانية. عندئذ لم يجد لايارد صعوبة فى توقيع السلطان على الاتفاقية فى ٤ يونيه ١٨٧٨(٤٨). وبعث دزريلى يهنىء الملكة بالتصديق على معاهدة قبرص، كذلك هنأ الملك ليوبولد الملكة فكتوريا على الإنتصار العظيم للسياسة الانجليزية وأثنى على جهود بيكونزفيلد(٤٩).

وتم احتلال جزيرة قبرص فى ١٢ يوليو ١٨٧٨ وأعلنت الملكة فكتوريا تعيين الجنرال جارنت ولسلى (Garrent Wolseley) مبعوثًا عاليًا وقائدا على جزيرة قبرص(٥٠).

ولا يغيب عن بالنا أن «جارنت ولسلى» هذا سيكون بعد أربع سنوات قائدًا للغزوة العسكرية الغاشمة لاحتلال مصر وقناة السويس ١٨٨٢. وهكذا يتضح لنا نجاح دزريلى قبل انعقاد مؤتمر برلين فى تأكيد السيادة البحرية البريطانية على شرقى حوض البحر المتوسط. فقد اتفق سرًا مع روسيا لإلغاء بلغاريا الكبرى حتى يبعدها عن منافذ البحر المتوسط. ثم حصل بعد ذلك على قبرص من الباب العالى ذات الموقع الإستراتيجى الذى يشرف على قناة السويس. وعندئذ ذهب دزريلى مطمئن البال إلى

مـؤتمر برلين (١٨٧٨) بإبعـاد خطـر الأسطول الـروسى عن طريق الهند البحرى والبرى[٥١].

وبرزت أهمية قبرص بعد ستة أشهر فقط من احتلالها وذلك حينما تفاقمت الأحداث فى مصـر نتيجة للتدخل الأجنبى فى شئونها، فبدت طلائع الثـورة المصـرية والحـركة الوطنيـة فى مطلع عـام ١٨٧٩ بثـورة الضباط المسرحين فى ١٨ فبراير ١٨٧٩ وسقوط وزارة نوبار باشا[٥٢].

وكانت لهذه الأحداث مغزاها العميق وأثرها البالغ على انجلترا. فقد أحست بالخطر من جراء هذه الثورة التى قد تؤدى إلى سيطرة الشعب المصرى على أمور الحكم، ومعنى ذلك قيام دولة قوية فى مصـر، وهذا يتعارض مع سياستها وأهدافها فى المنطقة وأحس دزريلى بذلك الخطر بعد أحداث ١٨ فبراير فبعث بخطاب إلى لادى برادفورد فى ٢١ فبراير ١٨٧٩ يقـول فيـه : «جـرت بعض المشـاكل فى مـصـر وقـد بعـثت كل من انجلترا وفرنسا بسفينة والتى آمل أن تحفظ النظام. ولقد تأكد الآن أهمية قبرص. وإذا لم تجر الأمور على مايرام، فإنه فى إمكاننا خلال ٢٤ ساعة فقط إرسال حملة عسكرية من هذه الجزيرة (قبرص) إلى الإسكندرية على سفن حكومية. وعندئذ يصبح احتلال مصر أكثر سهولة كما لو كنا نقوم بإنزال جنودنا على سواحل ايرلندا»[٥٣].

وفى الوقت نفسه بعث دزريلى برسالة إلى الملكة فكتوريا يطلب فيها ضرورة التجهيز لاحتلال مصر عسكريا[٥٤]. وعلى مايبدو فإن حديث مجلس الوزراء البـريطانى قـد دار حـول دراسـة مـوضـوع الاحـتـلال العسكرى لمصر، ونال موافقة أغلبية الأعضاء. ويتضح ذلك من خطاب دزريلى الذى بعث به إلى صديقته «لادى برادفورد» فى أول أبريل ١٧٨٩ حيث قال : «من الواضح أن معركتنا القادمة ستكون بحجة «الاحتلال

المشترك بين إنجلترا وفرنسا لمصر فى آن واحد» وربما لا يقع هذا الاحتلال، ولكن فى كل الأحوال أعتقد أننا متأكدون دائمًا من موافقة أغلبية الأعضاء على سياستنا الشرقية»(٥٥).

ولقد أوضحت أوراق سولسبرى الخاصة فى ١٨ أبريل ١٨٧٩ أن هناك أخبارًا بتجهيز عمارة فرنسية فى ميناء بريست، لذلك حذر سفير انجلترا بباريس (لورد ليونز)، فرنسا بأن اتجاهاتها ومشاعرها حكومة وشعبًا قد تحولت فى السنوات السبع منذ أن سمحت فرنسا لإنجلترا بعمل ما يعن لها فى مصر طالما أخذوا فى اعتبارهم مصالح «حملة السندات الفرنسيين»(٥٦).

وهكذا يتضح من كل هذه الدلائل وتلك الوثائق الصريحة أن انجلترا قد وضعت الخطط فى أجندتها، وبدأت تفكر جديًا فى الاحتلال العسكرى لمصر بعد أحداث فبراير ١٨٧٩. وكان دزريلى وراء ذلك بعد أن كان يرفض فكرة احتلال مصر - كما رأينا من قبل - ولكن الوضع تغير. فدزريلى عاجلته المنية (١٨٨١) قبل أن يحقق حلمه، وكان قد خرج من الحكم فى ١٨٨٠، ولكن خطته نفذها من بعده جلادستون، الذى كان على عكس دزريلى ضد فكرة الاحتلال. ولكن التيارات السياسية والمصالح الاقتصادية والاستراتيجية البريطانية آنذاك كانت فوق كل اعتبار فانساق جلادستون إلى احتلال مصر، ضاربًا بمبادئه السياسية عرض الحائط.

ننتقل بعد ذلك لدراسة جانب هام وهو تطور مسألة حياد قناة السويس وموقف بريطانيا من هذا الحياد. فهى لم تأل جهدًا فى دراسة المركز الدولى لمصر ولقناة السويس قبل الإقدام على الاحتلال.

فعارضت - كما سنرى - مسألة حياد قناة السويس لأن ذلك يتعارض مع اتجاهها وتخطيطها لاحتلال القناة.

كانت مسألة حياد قناة السويس مثار بحث ودراسة رجال الفكر والسياسة على مر السنين وحتى قبل إنشاء قناة السويس. ففى عام ١٨٢٨ إقترح مترنيخ على محمد على فكرة حياد القناة، فلم يقبلها محمد على. وبعد ذلك بثلاث سنوات اقترح مترنيخ أيضًا أن تتضمن معاهدة لندن (١٣ يوليو ١٨٤١)، والتى ضمنت حياد البسفور والدردنيل، نصًا لضمان، حياد القناة مستقبلا، إلا أن تلك الفكرة فشلت لمعارضة انجلترا لها[٥٧].

وبصدور عقد الامتياز الثانى فى ٥ يناير ١٨٥٦ جاء فى المادة ١٤ منه : «نعلن رسميًا باسمنا وباسم خلفائنا أن القناة البحرية الكبرى من السويس إلى الطينة (بور سعيد) والمرافئ التابعة لها مفتوحة على الدوام بوصفها ممرا محايدا لكل سفينة تجارية عابرة من بحر لآخر دون تمييز أو حرمان أو تفضيل بين الأشخاص والجنسيات فى مقابل دفع الرسوم ومع مراعاة الأنظمة التى تفرضها الشركة العالمية صاحبة الإمتياز فيما يتعلق باستخدام القناة وملحقاتها بشرط إقرار الباب العالى لما تقدم»[٥٨].

والمعنى المستفاد من حيدة القناة هنا هو منع السفن الحربية من المرور فى وقت السلم والحرب على السواء. وقد قيل فى تبرير هذا المنع أن الفكرة السائدة وقتذاك عدم السماح للسفن الحربية بالمرور فى القناة خشية سدها أو وقوع أعمال حربية فيها. فلم تتعرض المادة ١٤ للسفن الحربية لا من قريب ولا من بعيد وهذا إغفال متعمد له دلالته، كما أن هذه المادة وصفت القناة بأنها ممر محايد ولم تذكر حرية الملاحة فى القناة أو حرية المرور بها. وهناك فارق كبير بين عبارة «ممر محايد» وعبارتى : «حرية الملاحة وحرية المرور». فحيدة القناة لا تسمح بمرور السفن الحربية أو التى تحمل قوات مسلحة عبر القناة، بينما المرور أو

حرية الملاحة فى القناة تسمح بمرور هذه السفن مع إخضاعها لقيود كثيرة معينة. وقد تنبهت الدول إلى هذه المسألة فى إتفاقية الآستانة ١٨٨٨ ولم تأخذ بالمبدأ الذى جاء فى عقد الامتياز الثانى رغبة منها فى ضمان حرية المرور فى القناة فوصفت القناة بأنها ممر حر : (Passage Libre) واختفت العبارة التى وردت فى العقد وهى (ممر محايد)(٥٩).

إلا أن كل هذا لم يضمن حياد القناة لأن حيادها يجب أن تقرره وتضمنه نصوص اتفاقية دولية فانتهز دى لسبس فرصة انعقاد المؤتمر الدولى بباريس فى المدة من ٢٥ فبراير إلى ١٦ ابريل ١٨٥٦، والذى كان مشغولا بوضع شروط الصلح عقب حرب القرم، وطلب دى لسبس من النمسا باعتبارها دولة محايدة بين انجلترا وفرنسا فيما يختص بقناة السويس، بأن تؤيد إدراج النصوص التالية لتكون فى صلب معاهدة السلام التى يضعها مؤتمر باريس :

١ - تضمن الدول الموقعة حياد قناة السويس البحرية على الدوام.

٢ - لا يجوز مطلقاً القبض على أية سفينة داخل القناة.

٣ - لا يجوز مرابطة قوة أجنبية على شواطئ القناة دون موافقة الحكومة المصرية(٦٠).

وقدم المشروع ولكنه رفض نتيجة معارضة وزير خارجية إنجلترا «كلارندون Clarendon» وتهديده بالانسحاب من المؤتمر وكذلك معارضة تركيا. فآثروا عدم تعريض المؤتمر لهزات قد تعصف به، وأنفض مؤتمر باريس دون أن تتعرض المعاهدة لموضوع قناة السويس(٦١).

وفى السنة نفسها اقترح مترنيخ على الخديوى أن يقوم بدعوة مؤتمر دولى يعقد بالقسطنطينية بهدف تنظيم اتفاقية دولية دائمة لضمان

حياد القناة تجنبًا للصعوبات والمشاكل التى قد تنشأ مستقبلا(٦٢). كذلك يعيد دى لسبس الكرة فى ٣ مارس ١٨٦٤، ويرسل مذكرة لوزير خارجية فرنسا (Drouyn de Lhuys) وضع فيها مبادئ أولية لمعاهدة دولية تختلف قليلاً عما سبق اقتراحه بمناسبة مؤتمر باريس الدولى ١٨٥٦(٦٣).

وبافتتاح قناة السويس أصبحت مسألة حيادها موضوعًا ملحًا وعلى جانب كبير من الأهمية، وهذا ما تعرض له المؤتمر التجارى الدولى فجاءت المادة الثانية تحض على اعتراف الحياد(٦٤). وظلت مشكلة تحديد المركز الدولى للقناة إلى أن صدرت اتفاقية ٢٩ أكتوبر ١٨٨٨ الدولية بالقسطنطينية تضمن حرية المرور فى القناة.

وهكذا أدخلت قناة السويس حالة جديدة فى القانون الدولى العام لم يكن للعالم سابق عهد قبل حفر القناة بالقنوات الصناعية. واتجه الشراح القانونيون إلى ضرورة تقرير حرية الملاحة فيها لصالح جميع الشعوب ومن هنا بدأت الصبغة العالمية تصبغ القناة، وتعرضت الجمعيات الدولية ورجال السياسة لوضع الحلول اللازمة لتثبيت مركزها وكان أولها القرار الذى أوصى به «المؤتمر التجارى الدولى» المنعقد بالقاهرة (١٨٦٩) فنادى بحياد قناة السويس وأن تلتزم الدول باحترام هذا الحياد(٦٥).

كذلك نجد أحد أعضاء مجلس العموم البريطانى (El - Phinstone) يطلب بعد أشهر قليلة من افتتاح قناة السويس (أغسطس ١٨٧٠) بحياد قناة السويس. ورد وزير البحرية البريطانية (M Childers) على العضو بقوله: «إن المجلس يستطيع الاطمئنان إلى أن الحكومة ستعالج الأمر طبقًا لما تمليه عليها المصالح البريطانية»(٦٦) وهذا التحفظ يدل على أن حكومة إنجلترا كانت تعارض فكرة حياد القناة لأمر بيتته فى نفسها منذ

أن غيرت موقفها من المشروع بعد تحقيقه، فعملت على استخدام شتى الحيل والمسائل لمصلحتها فى السلم والحرب وليس لخدمة المصالح العالمية.

وقد تنبه دى لسبس لذلك فنادى بحياد القناة وحرية الملاحة فيها فى اتفاق دولى، حفاظًا على المصالح الفرنسية ودفعًا لخطر إنجلترا. ولا يوجد هناك أى نص من مسئول بريطانى واحد يبدو منه قبول بريطانيا لفكرة حياد القناة. ذلك لأن الحياد لو تقرر فى اتفاق دولى قبل احتلال إنجلترا لمصر (١٨٨٢) لترددت إنجلترا طويلاً قبل أن تقدم على عدوانها على مصر، ولوجدت الدول الموقعة على هذه المعاهدة تقف عثرة فى طريقها. وهذا أوضح دليل على نية بريطانيا المبيتة للاعتداء على مصر واحتلال قناة السويس. ولهذا عارضت فكرة حياد القناة(٦٧).

وإبان الحرب الفرنسية - الروسية (١٨٧٠)(٦٨) وقفت مصر وتركيا على الحياد وفتحت قناة السويس للسفن الحربية والتجارية على السواء بدون استثناء واعتبرت تلك الحالة سابقة من شأنها استمرار فتح القناة لسفن المتحاربين ما دامت تركيا ومصر تقفان على الحياد، وما دامت سفن الطرفين تراعى حرية القناة وسلامتها وتحترم قواعد الملاحة بالقناة. ومن الحوادث الجديرة بالذكر آنذاك أن تقابلت سفينتان متعاديتان - أثناء تلك الحرب فى ١٥ أغسطس ١٨٧٠ - إحداهما ألمانية والأخرى فرنسية، فى بحيرة التمساح. وكان ذلك فى يوم الإمبراطور ولهلم فما كان من السفينة الفرنسية إلا أن أطلقت صفارة تحية للسفينة الألمانية. وردت عليها السفينة الألمانية بتحية أحسن منها(٦٩).

وكان احتمال مرور سفن مصحوبة بغنيمة محل تبادل وجهات النظر بين حكومات القاهرة والآستانة وباريس، وكانت حكومة الباب العالى قد أصدرت للحكومة المصرية أمرًا مبدئيًا باعتقال كل سفينة تحضر معها

غنيمة بقصد عبور قناة السويس. وعارضت فرنسا هذا الرأى، ولكن هذا الإشكال النظرى لم يقع عمليًا(٧٠).

وعندما ألغت روسيا حياد البحر الأسود بمساعدة بسمارك وموافقة الدول، ثم توقيع معاهدة لندن (١٣ مارس ١٨٧١)(٧١)، عندئذ أثارت الصحافة والرأى العام الأوروبى مسألة حياد قناة السويس. فذكرت صحيفة التايمز The Times فى عددها بتاريخ ١٠ أكتوبر ١٨٧١: «.. أنه إذا كانت الروسيا قد أمنت البحر الأسود ضد أى دولة أجنبية معادية، فإن إنجلترا هى الأخرى لها الحق فى ضمان مشابه لطريق مواصلاتها مع الهند واستراليا عبر قناة السويس ضد أى دولة أجنبية قد تحاول إغلاقها»(٧٢).

كذلك أورد (فوازان بك) نص المذكرة التى بعث بها لورد جرانفيل فى ٢١ نوفمبر ١٨٧١ إلى ممثله فى الآستانة جاء فيها: «لإنجلترا المصلحة الكبرى فى بقاء قناة السويس مفتوحة للملاحة للجميع، فى الوقت الذى ترغب فيه الروسيا أن يصبح الدردنيل - بوابة البحر الأسود - مغلقًا أمام أساطيل الدول الغربية كلها وعلى عكس ذلك فإن بريطانيا تطالب بألا تغلق القناة، ولهذا تهتم بريطانيا بانتهاز الفرصة للحصول على ضمان دولى بالمحافظة على حرية الملاحة فى القناة فى وقت السلم والحرب»(٧٣).

وكذلك عندما اجتمع المؤتمر الدولى للحمولة بالآستانة (١٨٧٣) عارضت إنجلترا فكرة حياد القناة وحصلت من المؤتمر على الموافقة بالسماح للسفن الحربية بالمرور فى القناة. وادعت أنها فعلت ذلك لتجعل القناة واقعة تحت حماية وإشراف أوروبا بأسرها. ولم تتعرض لمركز السفن التجارية إذا كانت تركيا فى حالة حرب، فكانت إنجلترا تحاول تلافى تقرير مبدأ حرية الملاحة للجميع(٧٤).

هذا وقد أدى تطور أحداث المسألة الشرقية فى السبعينيات من القرن التاسع عشر إلى إثارة مخاوف رجال السياسة وملاك السفن والتجار فى إنجلترا على مركز ومستقبل قناة السويس. فقد تدارس رجال اتحاد الغرف التجارية فى إنجلترا Association of Chambers of Commerce مسألة قناة السويس، وأرسلوا مذكرة إلى حكومة إنجلترا فى ديسمبر ١٨٧٦ يحثونها فيها على اتخاذ إجراءات حياد القناة بوضع إدارتها فى يد «لجنة مشتركة من الدول الأوروبية الكبرى (A joint Commission of European Powers)، أو أى شكل آخر تراه حكومة إنجلترا[٧٥]، إلا أن الكولونيل ستوكس - العضو البريطانى فى مجلس إدارة الشركة - عارض هذه الفكرة نظرًا لما ستواجهه من مشاكل سياسية خطيرة؛ خصوصًا وأن الباب العالى سيرفض السماح للتدخل الأجنبى فى هذا الجزء المهم فى ممتلكات الإمبراطورية العثمانية. بالإضافة إلى معارضة الخديوى نفسه لنفس السبب. وأيضًا حملة أسهم قناة السويس سيعارضون هذا الإجراء لأنهم يرغبون بقاء إدارة ملكيتهم فى أيديهم، وهى التى ضمنتها نصوص عقد الامتياز لسنوات.

ودعم ستوكس وجهة نظره بأن القناة من الوجهة العملية «ممر محايد» منذ افتتاحها، لكل السفن التجارية، وقد احترم هذا الحياد إبان الحرب الفرنسية البروسية بدون تدخل من حكومة الملكة رسميًا لضمان الحياد. أما إذا خضعت إدارة القناة للدول الأوروبية تحت شروط معينة لضمان حيادها، فإنه من المحتمل منع السفن الحربية من المرور فى القناة. وعندئذ ستكون الدولة الوحيدة المتضررة من هذا الإجراء هى بريطانيا[٧٦]. ويستطرد «ستوكس» فى تقريره بقوله: «وطالما لنا السيادة البحرية، فإنه بدون تعقيدات حياد القناة بالمعاهدات، فإن سفننا التجارية والحربية على السواء ستظل تعبرها من بحر إلى آخر، وفى

اللحظة التى نفقد فيها هذه السيادة فإن الأخطار التى ستواجه سفننا التجارية ستكون أكثر من المصاعب الخاصة بعبور القناة»[٧٧].

كذلك تتضح معارضة ساسة إنجلترا لحياد قناة السويس، فى حديث وزير الخزانة لمجلس العموم البريطانى، إبان الحرب الروسية ـ التركية فى جلسة ٣ مايو ١٨٧٧. فشرح للمجلس كلمة التحييد Neutralisation بأنها تعنى تحريم عبور السفن الحربية التابعة لمختلف الدول فى القناة زمن الحرب. وأن بريطانيا لا توافق إطلاقًا على هذا الوضع لأن معناه حرمان إنجلترا من إرسال قواتها المسلحة إلى الهند إذا نشب قتال عبر قناة السويس، وذكر أن الحكومة البريطانية لن تألو جهدًا فى اتخاذ الإجراءات الخاصة بحماية الملاحة فى قناة السويس[٧٨].

وفى مجلس اللوردات رد لورد دربى على سؤال أحد الأعضاء فى مناقشات جلسة ٤ مايو ١٨٧٧ عن مسألة حياد القناة بأنه لا توجد اتفاقية دولية من أى نوع تؤكد حياد القناة. وأن فرمان الامتياز نص على أن تكون قناة السويس مفتوحة للسفن على الدوام (á toujour) وهذه ترجمة حرفية للنص الفرنسى كممر محايد للسفن التجارية. وأضاف دربى بأنه علاوة على ذلك فإن الفرمان ليست له صفة الاتفاقات الدولية. ثم شرح دربى معنى كلمة الحياد ـ حسبما وردت فى الوثائق الدولية من وجهة نظره ـ بأنها تعنى عدم السماح بالمرور فى القناة لسفن الدول المتحاربة على السواء، وأوضح أن هذا سيؤدى إلى نتائج خطيرة. وعلى هذا رأى دربى أنه لا يوجد أى ضمان لحياد القناة من جانب الدول البحرية وأكد أهمية استمرار القناة مفتوحة للملاحة من وجهة نظر المصالح البريطانية «وأن هذا واجبنا الذى يجب ألا نهمله»[٧٩].

هذا وقد نشأت مشكلة حياد القناة إبان الحرب الروسية ـ التركية بسبب قيام مصر بمساعدة الدولة العثمانية فى حربها مع الروسيا عام

١٨٧٧ . فكانت السفن المصرية تنقل الجنود المصريين من الموانى المصرية إلى ميدان القتال. وعلى هذا صار من حق مصر منع مرور السفن الروسية فى قناة السويس وأن تستخدم القناة فى العمليات الحربية كجزء لا يتجزأ من الأراضى المصرية.[٨٠] وفى هذا الوقت تعرض الخديوى إسماعيل للضغط من جانب قنصل روسيا العام فى مصر «دى فلكس» الذى حذره من احتمال قيام روسيا بحصار مصر وضرب الموانى المصرية بالقنابل وإيقاف تجارتها الخارجية. وخاف إسماعيل خصوصًا بعد أن سرت إشاعات باحتمال ظهور أسطول روسى فى البحر الأحمر، وضربه للموانى المصرية الواقعة على هذا البحر[٨١].

وبذلك أصبحت مصر وقناة السويس داخل نطاق الأقاليم المعادية لروسيا. والتى يحق للأخيرة أن تهاجمها وتستخدم حيالها كل ما تجيزه لها قوانين الحرب. ولا توجد قاعدة تلزم روسيا بالتنازل عن هذا الحق الذى تخوله لها القواعد العامة للقانون الدولى. أو تمنع الباب العالى والحكومة المصرية من ممارسة حقوقها فى منطقة القناة كجزء من أقاليمها. واشتد الخوف من أن تمارس روسيا حقوقها الحربية على القناة بالاعتداء على سلامتها بالحصار أو التدمير أو تعطيل المرور، خاصة وأن مصر قد قدمت معونة عسكرية للباب العالى فى حربه مع روسيا ـ كما ذكرت ـ واشتد الخوف أيضًا من أن تسخر تركيا قناة السويس لخدمة أغراضها[٨٢].

وفى الوقت نفسه عمل الخديوى من جانبه على حماية قناة السويس فى حدود إمكانياته الحربية، فبث الألغام فى مدخل القناة لمنع السفن الحربية الروسية من الاقتراب منها. كما أرسل عوامتين مدرعتين من الإسكندرية إلى ميناء السويس لحراسة تلك الألغام. كما أعد قوة حربية

للسهر على حراسة القناة وحمايتها تحت إشراف ضباط بريطانيين، وذلك إرضاءً للحكومة الإنجليزية. وكان إسماعيل قد حاول قبل ذلك إقامة بعض الاستحكامات عند مدخل القناة، إبان الفترة التى ساءت فيها العلاقات بينه وبين الباب العالى (١٨٦٩ - ١٨٧٠) ولكن الباب العالى عارض ذلك، فاضطر الخديوى إلى عدم إتمامها(٨٣).

وفى أواخر أبريل ١٨٧٧ رسا أسطول بريطانى فى ميناء بورسعيد، فأثار بذلك مخاوف كل من إسماعيل «ودى ميشيل» - قنصل فرنسا العام فى مصر - وكثرت الشائعات عن احتمال احتلال إنجلترا لمصر. وزادت مخاوف «دوق ديكاز» وزير خارجية فرنسا - على الرغم من تأكيدات دربى المتكررة له بأن إنجلترا لا تفكر فى احتلال قناة السويس أو مصر ذاتها، وأن الإجراء الذى قام به الأسطول البريطانى لا يقصد منه إلا المحافظة على مصالح إنجلترا فى الهند. ورغم ذلك فإن الرأى العام البريطانى كان متحمسًا لاحتلال مصر بعد تهديد روسيا للبوغازين(٨٤).

أما بالنسبة لموقف الدولة العثمانية، فقد طلب الباب العالى من حكومة القاهرة أن تعمل على أن تظل قناة السويس مفتوحة لكل السفن المحايدة، وتغلق فى وجه كل سفينة معادية، وأن تعامل السفن الروسية فى الموانى المصرية والقناة المعاملة نفسها التى تلقاها فى سائر موانى الإمبراطورية العثمانية باعتبارها سفنًا معادية(٨٥).

ورد الخديوى على تعليمات السلطان بضرورة تفادى الإجراءات التى تعطل مرور المحايدين. ونبهت إلى ضرورة مراعاة أحكام المادة ١٤ من امتياز ١٨٥٦. فأوضح السلطان وجهة نظره فى هذه المادة بأن امتياز عام ١٨٥٦ إنما يكمله ويوضحه اتفاق عام ١٨٦٦، وأن هذه المادة نصًا وروحًا لا تؤدى للقول بتقرير حياد القناة ولا ترمى إلى تقرير حق المرور لجميع

السفن التجارية على وجه المساواة التامة وأن السلطات العثمانية تحتفظ بحقها الكامل فى القبض على السفن الروسية التى تدخل منطقة القناة والموانى المصرية[٨٦].

واستجاب الخديوى لتعليمات السلطان على ألا يترتب عليها أى تعطيل لتجارة المحايدين. وتولى تدابير الأمن بمنطقة القناة وأقام رقابة بوليسية بطول مجراها، وأخطر ممثلى الدول فى ٥ يوليو ١٨٧٧ بأن الباب العالى قد قرر أن تظل القناة مفتوحة للسفن المحايدة ومغلقة تمامًا فى وجه السفن الروسية طوال مدة الحرب[٨٧] وكان مركز الخديوى دقيقًا بين تعليمات السلطان وموقف إنجلترا ومواد الامتياز الصادرة فى عام ١٨٦٦[٨٨].

وعلى الصعيد الدولى نجد المعهد الدولى للقانون وقد اجتمع فى السنة نفسها (١٨٧٧) وقام بدراسة المركز الدولى إبان الحرب وأصدر توصياته الآتية: «نتمنى لصالح ملاحة الشعوب كلها أن تبرم معاهدة دولية تضع قناة السويس فى حالة الحرب، بمعزل عن العدوان»[٨٩].

هذا وقد انتهز دى لسبس ظروف الحرب والتعقيدات التى ترتبت عليها، فسافر إلى إنجلترا فى ١٠ مايو ١٨٧٧ لدراسة مركز قناة السويس مع المسئولين فى الحكومة الإنجليزية فتقابل مع اللورد دربى وشرح له المخاوف التى انتابت حملة الأسهم فى جراء تفاقم المسألة الشرقية والأخطار المترتبة على ذلك مثل إعاقة الملاحة فى قناة السويس، وكان هدف رحلة دى لسبس إلى لندن هو التوصل إلى اتفاق مع حكومتها للمحافظة على الترتيبات العامة لحرية الملاحة فى القناة مثلما كانت منذ افتتاحها ١٨٦٩[٩٠]. فقدم دى لسبس مذكرة إلى دربى جاء فيها: «عندما أعلنت الحكومة البريطانية فى مجلس البرلمان عن ضرورة ضمان حرية المرور بقناة السويس للسفن الحربية، فإن ذلك

جعلنى أفكر فى ضرورة التباحث مع الحكومات الأخرى للموافقة على هذا الموضوع باعتبارى رئيسًا للشركة والتى تشترك فيها إنجلترا كذلك - وبناء على ذلك أضع أمام لورد دربى مشروعًا يعبر ببساطة عن أفكارى الشخصية، والتى أعتقد أن دوق ديكاز قد وافق عليها وأيدها بعد مباحثاتى معه أمس»(٩١). ثم أرفق دى لسبس بمذكرته مشروع لاتفاقية دولية لمرور السفن الحربية فى قناة السويس، وتقضى بضمان الحكومات لحرية الملاحة للسفن التجارية، أما السفن الحربية فإنها تخضع للسلطات المحلية فى منعها من إنزال أى قوات أو مواد حربية على الأراضى المصرية(٩٢).

إلا أن لورد دربى عارض فكرة حياد القناة ورفضها على أساس أنها ستواجه كثيرًا من الاعتراضات: «Open to too many objection». وأرسل دربى إلى «ليونز» بباريس، بتفاصيل اجتماعه بدى لسبس وأرفق برسالته مشروع ديلسبس الخاص بحياد قناة السويس، وطلب منه إخطار دى لسبس بأن الحكومة الإنجليزية أخطرت كل من الروسيا وتركيا ومصر بأن القناة لو تعرضت لأضرار، فإن الحكومة الفرنسية نفسها والحكومات الأخرى سوف تتبنى بلا شك الموقف البريطانى نفسه(٩٣).

يتضح من هذا محاولة لورد دربى طمأنة دى لسبس وصرف نظره عن مسألة حياد القناة.

هذا وقد نادى بعض علماء القانون باقتراح حل وسط يوفق بين مصالح الجميع؛ وهو إعلان «الحياد الدائم لمصر» لأن مصير القناة مرتبط بمصيرها وأن ينظم هذا الحياد بمقتضى اتفاق دولى حتى لا يترك أمرها لاحتكار دولة أو دولتين وأن تضمن الدول حصانة مصر وحرية الملاحة بالقناة ضد أى اعتداء. وأن حياد مصر يستلزم استقلالها

التام عن تركيا حتى لا تتبع مصير هذه الدولة صاحبة السيادة عليها وتتعرض لأخطار عديدة، إذ كل حرب تشترك فيها الدولة العثمانية تدخل مصر والقناة فى نطاقها حتمًا ويسوغ للدول المعادية مهاجمتها(٩٤).

بينما اقترح البعض إنشاء دولة بمنطقة القناة تمتد بطولها ولمسافة معينة من جانبها وتكون ذات مركز شبيه بمركز بلچيكا، وتتمتع بالسيادة على منطقة القناة، وتوكل لها إدارة المرور والإشراف عليه، وتقدم عهدا كبلچيكا، بعدم الالتجاء لأعمال الحرب إلا فى حالة الدفاع نفسها، وتلتزم الدول الكبرى بالامتناع عن مهاجمتها وتضمن سلامتها من الأعداء الخارجيين بشرط ألا تعرقل هذه الدول حرية الملاحة بالقناة، وتتكفل بحفظ الطريق المائى فى حالة جيدة، ويصرح لها بجباية رسوم يتفق عليها. وتنص معاهدة الضمان على أن تكون القناة وتخومها مفتوحة لمرور جميع السفن فى كل الأوقات(٩٥).

ولقد هاجم «إيفلنج بارنج» (لورد كرومر) مسألة حياد مصر وقناة السويس فى كتابه مصر الحديثة. فيذكر أن الساسة اعتقدوا فى وقت ما أن حل المسألة المصرية يكمن فى حياد مصر بأن تصبح بلچيكا الشرق. وينتقد كرومر أولئك الذين يرون حياد مصر حلا لمشكلة القطيعة المحتمل قيامها بين إنجلترا وفرنسا بسبب مصر، فى حالة قيام إحداهما باحتلال مصر. وبالنسبة لمسألة المقارنة بين مصر وبلچيكا، فيرى كرومر اختلاف الموقف، فبلچيكا بلد متمدين يسكنه شعب متحضر قادر على تشكيل حكومة وطنية لحكم نفسه بعكس مصر(٩٦). وهو بذلك إنما يبرر احتلال مصر على أساس أن ذلك يحميها من الفوضى.

ولقد عبَّر أحد الاقتصاديين الفرنسيين M. Leroy - Beaulieu فى مقال له (٢٢ أغسطس ١٨٨٢) عن مسألة حياد قناة السويس فذكر أن

أهم ما يميز قناة السويس عن مضيق البسفور ومضيق سوندى، هو أن قناة السويس ليست فقط طريقًا بحريًا تجاريًا وإنما هى أيضا وبالدرجة نفسها طريق عسكرى Voie militaire ليس فقط لدولة واحدة وإنما لسبع أو ثمانى دول. وأن السفينة الحربية الفرنسية والإنجليزية لا تهتم فى الظروف العادية بعبور البسفور أو سوندى، على عكس قناة السويس التى تعبرها السفن الحربية المختلفة باستمرار لأن قناة السويس تربط أوروبا بمستعمراتها فى آسيا وجزر المحيط. كذلك يشكل العسكريون الجزء الأكبر من عدد المسافرين الذين يمرون بالقناة(٩٧).

وهكذا فإن أهمية قناة السويس كطريق حربى يجعل القول بأن التحييد الخالص والبسيط (La Neutralisation pure et Simple) - سواء فى زمن السلم أو الحرب - مستحيل تمامًا. وعلى هذا فإن الاتفاقيات الوحيدة للقناة هى التى تتعلق بحمايتها بإعلان أن هذا الطريق المائى مفتوح على الدوام ولكل السفن الحرية والتجارية بتأييد وحماية كل الدول الكبرى، وهذا سيغنى بالطبع عن مسألة احتلال دائم للقناة.

وأكد قوله بأن العرب الذى احترموا حتى الآن القناة، سيكون لديهم عندئذ دافع أقوى لعدم مهاجمة قناة السويس، عندما يتأكدون من إجماع الدول على حمايتها. ثم هاجم الكاتب فكرة إدارة القناة بمعرفة مندوبى الدول المعنية بأمرها(٩٨).

وإبان أحداث الثورة العرابية ١٨٨٢ سارع دى لسبس إلى عرض مسألة حياد القناة بأن ترسل كل دولة تهتم بحرية الملاحة بالقناة بسفينة حربية إلى بورسعيد للمراقبة، مؤكدًا بأن حياد القناة قد احترم فى عام ١٨٧٧ إبان الحرب الروسية - التركية.(٩٩)

وعلى أية حال فإن مسألة حياد مصر - كما يذكر كرومر - لم تخرج عن مجرد النقاش الأكاديمى بينما حظيت مسألة حياد قناة السويس باهتمام دول أوروبا إبان أحداث عام ١٨٨٢. ولكنها لم تأخذ صفة الاتفاقية الدولية إلا فى أكتوبر ١٨٨٨ (اتفاقية القسطنطينية)، وفى هذه الاتفاقية استبدلت كلمة «حياد القناة» بكلمة «حرية الملاحة فى قناة السويس»(١٠٠).

الهوامش

(١) أحمد عبدالرحيم مصطفى - المسألة المصرية ص ٣١ - ٣٢.

(٢) الرافعى، عصر إسماعيل جـ ٢ ص ٦٨.

(3) Marlowe, the making of Suez canal p. 311

(٤) أحمد عبدالرحيم، المسألة المصرية ص ٣٧.

(5) Marlowe, the making of Suez Canal, op. Cit., p. 311.

وراجع أيضًا: أحمد عبدالرحيم، المسألة المصرية ص ٣٢.

(6) Sabry, M Op. Cit., pp. 173-4.

وراجع نص تقرير بعثة كيف فى:

Cave to Derby, 23.3.1876. Parl. p. Egypt 7 (1876).

(٧) الرافعى - عصر إسماعيل جـ ٢ ص ٦٩ - ٧٠؛ أحمد عبدالرحيم - المسألة المصرية ص٤١.

(٨) الرافعى، عصر إسماعيل جـ٢ ص ٧٦، أحمد عبدالرحيم - المسألة المصرية ص ٤٢.

(٩) أحمد عبدالرحيم مصطفى، المسألة المصرية ص ٤٢.

(10) Freycinét à De Ring, 8.2.1880, D.D.F. lére serie, T. 3 No. 17 et No. 137.

(11) Seaton, Watson, Op Cit., p. 190.

(١٢) سيتون واطسون، أستاذ الدراسات الصقلبية بجامعة لندن

(13) Ibid, pp. 98-90, 192.

(14) Ibid. pp. 197-8

(١٥) عبدالرحمن على خليفة: دزريلى، دراسة فى الفكر السياسى الإنجليزى أثناء القرن ١٩. رسالة دكتوراه فى فلسفة السياسة غير منشورة، من جامعة الإسكندرية إشراف عبدالمعز نصر (١٩٧٢) ص ٢٦٢ ـ ٢٦٤.

(16) Medicotte, The Congress of Berlin and after. Lond. 1938. pp. 6-7.

(17) Hoskins; op. Cit., pp. 436-437.

(18) a Rassian paper was quoted as saying that India is the Achille's Heel where Engliand is most Vulnerable. Ibid.

(19) Seaton - Watson, Op. Cit., p. 170.

(20) Ibid., pp. 170 - 171.

(21) Ibid. p. 172.

(٢٢) محمد صفوت، الاحتلال الإنجليزى لمصر ص ١٢٤.

(23) Derby to comte Schouvaloff, Lond, 6. 5, 1877, Bulletin Décadaire, No. 199, 2.7.1877. pp. 2-3.

نشرت صحيفة شركة قناة السويس النص الكامل لخطاب دربى إلى شوفالوف، بينما نشرت الوثائق الفرنسية: D. D. F ملخصًا فقط لهذه المذكرة. راجع:

21.5.1877, D.D.F.Due Decazes à La Flo (سفيز فرنسا بروسيا)

21.5.1877, D.D.F.1 ére Série. T. ii No. 171

(24) Seaton - Watson, op. cit. p. 192.

(25) Gortshakoff à Derby, Saint - Petershourg, 18/30.6.1877, Bulletin - Décadaire. No. 199. p. 2; Cf. Le General LE Flo à Duc Decszes, St. Petrs. 9.6.1877. D.D.F. le e serie. T. 2. No. 182.

(26) Ibid.

(27) Lowe, C.J. Salisbury & the Mediterranean (1886-1896) pp. 1-2.

(28) Seaton - Watson, Op. Cit., pp. 376-.377.

(29) "You may renounce or moonpolize or share.." Taylor, Op. Cit. p. 287.

(30) Deighton, H.S. The I mpact of Egypt on Britain, Astudy of public opinion. Holt, Political and Social Change Op. Cit., p. 244.

(٣١) اختار دزرائيلى «لايارد» خلفًا لهنرى إليوت سفيرًا بالآستانة - وكان تعين لايارد فى رأى جلادستون لفتة طيبة للأتراك راجع:

Seaton - Watson, Op. Cit., p. 205.

.(32) Ibid., p. 209.

(33) Medlicot, Op. Cit., d. 19; Cf. Seaton - Watson, Op. Cit., p. 245.

(34) M. De Moriy (القائم بالأعمال الفرنسى بالآستانة) à Waddingtonm Pére. 25. 1.1878, D.D.F. lèrie. T.2. No. 333 et No. 246 1878:

(35) Taylor, Op. Cit., p. 247;

ومحمد مصطفى صفوت - مؤتمر برلين والدول العربية ص ٤٢.

(٣٦) استمرت أعمال مؤتمر برلين من ١٢ يونيه إلى ١٣ يوليه ١٨٧٨ راجع:

Seaton - Watson, Op. Cit., p. 98٤٢ محمد صفوت مؤتمر برلين والدول العربية ص

(37) Le Marquis d'Harcourt (سفير فرنسا فى لندن) á Duc Decazes., Lond. 26. 1. 1877. D.D.F. lere. Serie. T. 2, No. 138.

(٣٨) بالنسبة لشكوك دزرائيلى فى نوايا ألمانيا إزاء المسألة المصرية. انظر كلا من:

Seaton - Watson, pp. 97 - 8

وكذلك بحث محمد صفوت فى مجلة كلية آداب الإسكندرية - مجلد عام ١٩٤٨ عن «موقف ألمانيا إزاء الاحتلال الإنجليزى لمصر. مخالفًا لوجهات نظر سيتون واطسون.

(39) Seaton - Watson, p. 225.

(40) Ibid.

(41) D.Harcourt à Waddington, 5.4.1878, D.D.F. lère serie. T. 2. No. 283.

فهم دار كورت - سفير فرنسا بلندن - من حديثه مع دزريلى أن الأخير سيتخذ بعض الإجراءات لحماية المصالح البريطانية بالاستيلاء على مركز لبريطانيا فى البحر المتوسط، وقد يكون جزيرة ميتلين (تقع بالبحر الإيجى قريبة من المضايق).

(٤٢) أحد الضباط الإنجليز الذين كانت قد بعثت بهم الحكومة من قبل لدراسة الدفاع عن القسطنطينية، وقدم دراسة عن الواقع الاستراتيجى لشرقى حوض

البحر المتوسط وطلب صرف النظر عن الأماكن الآتية: غاليولي وليمنوس وميثلين واستبعد الإسكندرية لأنها تعني احتلال مصر. أما كريت فرأى أنها بعيدة عن الساحل السوري. كما استبعد الإسكندرونة. راجع

Seaton- Watson., Op. Cit., pp. 324-326.

(43) Ibid.

(44) Hoskins. Op, Cit., pp. 439-441.

(45) Ibid.,

(46) Medlicott, Op. Cit., p. 19; Cf. Seaton - Watson, Op. Cit., p. 412.

(اعتمد مجلس الوزراء البريطاني على تقرير هوم بأهمية جزيرة قبرص).

(47) Hoskins, Op. Cit., p. 442.

(48) Medlicott, Op. Cit., pp. 21,29.

بالنسبة لتفاصيل اتفاقية جزيرة قبرص وملحقاتها. راجع الكتاب المهم عن تاريخ الجزيرة:

- Harry Charles Luke, Cyprus under the Turks (: 571 - 1878). London. 1921. pp. 259-269.

(49) Buckle. Op. Cit., Vol. 6. p. 344.

(50) Ibid., pp. 269- 270.

(51) Waddington à M. Dufaure, Chargé par interim, du Ministere des affaire étrangeres, Berlin. 8.7.1878, D.D.F. lére serie. T. 2. No. 325.

(٥٢) أحمد عبدالرحيم مصطفى - المسألة المصرية من ٧٥ - ٧٦، سامي عزيز - الصحافة المصرية وموقفها من الاحتلال الإنجليزي - دار الكتاب العربي. القاهرة ١٩٦٨ ص ٢٣ - ٣٠، محمد صفوت - الاحتلال الإنجليزي لمصر - ص ٣٤.

(53) Disraéli à lady Bradford, 21.2.1879, Lettres Intimes. Op. Cit., p. 264.

(54) Marlowe, J. Cromer in Egypt. Op. Cit., p. 40.

(55) Disraéli à lady Bradford, 1.4.1879; Lettres intimes, Op. Cit., p. 265.

(56) Holt, M. Op. Cit., p. 244.

(57) Hallberg, Op. Cit., p. 278.

(٥٨) بطرس بطرس غالي ويوسف شلالة - قناة السويس ومشكلاتها (١٨٥٤ - ١٩٥٧)، الإسكندرية - مطابع البصير بدون تاريخ ص ٦ - وراجع أيضاً عبدالعزيز الشناوي، قناة السويس والتيارات السياسية: جـ ١ ص ١٩١.

(٥٩) عبدالعزيز الشناوى - المرجع السابق ص ١٩١ - ١٩٢.

(60) De Lesseps, Lettres Journal, et Documents, T.i. p. 353.

(61) Hallberg, Op. Cit., pp. 149, 279., cf. El. - Hefnaoui, M. Les Problemes contemporains posés par le Canal de Suez. p. 148.

(62) Ahmed Moussa sur Le Canal de Suez, Paris 1935. pp. 45-6.

(٦٣) عبدالله رشوان - المركز الدولى للقناة ص ٢٣.

(64) Hallberg. Op. Cit., p. 280-1, Doudln. OP. Cit., p. 495.

(٦٥) انظر ص ٤٣ - ٤٦.

(66) Voisin - Bey., Op. Cit., T. III. pp. 159-160.

(67) El-Hefnaoui, M Les problèmes contemporains poses par le canal de sucz, Paris 1951. p. 149.

(٦٨) راجع الفصل الثالث من الباب الأول.

(69) El Hefnaoui, Op. Cit., p. 150.

(٧٠) عبدالله رشوان - المركز الدولى للقناة ص ٢٩.

(٧١) راجع الفصل الثالث من الباب الأول.

(72) Voisin Bey, Op. Cit., T. 3, pp. 161-163.

(73) Ibid, pp. 168-169.

(74) Hallberg; Op. Cit., Footnote. p. 281; Cf Marlowe, Anglo-Egyptian relations. p. 79.

(75) Lloyd, Sampson (رئيس اتحاد الغرف التجارية) to Derby; 12.12. 1876. Parl. p. Egypt 14 (1876). Doc. No. 42.

(76) Colonel stokes to Derby, Chatham, 26.12.1876. Parl. p. Egypt 14 (1876(. No. 53.

(77) Ibid.

(78) Bulletin Décadaire Nos. 194, 125.

(79) ".... Il n'existe aucune garantie de la neutrabité du Canal par les puissances maritimes. Ibid. pp. 1 -2.

(80) Hallberg; Op. Cit., pp. 281-282.

وراجع: عبدالرحمن زكى، أهم برقيات النجدات العسكرية المصرية لمعاونة الدولة العثمانية إبان الحرب الروسية ـ التركية ١٨٧٧ ـ ١٨٧٨ بمجلة الجمعية التاريخية المصرية، المجلد الثالث ـ العدد الأول ـ مايو ١٩٥٠ ص ١٠٢ ـ ١٨٣.

(٨١) أحمد عبدالرحيم مصطفى ـ مصر والمسألة المصرية ص ٤٥.

(82) El-Hefnaoui. Op. Cit., p. 151., Ahmed Moussa; Essai sur le canal de suez. Paris 1935 p. 107.

(٨٣) محمد محمود السروجى، مصر والمسألة الشرقية فى النصف الأول من القرن ١٩ الإسكندرية ١٩٦٦ ـ ص ٢١٠ نقلاً عن وثائق عابدين (محفظة ٢٨٥ عابدين تركى).

(٨٤) أحمد عبدالرحيم مصطفى ـ مصر والمسألة المصرية ص ٤٦ ـ ٤٧.

(٨٥) عبدالله رشوان ـ المركز الدولى للقناة ص ٤١.

(٨٦) المصدر السابق الصفحة نفسها.

(٨٧) المصدر السابق ص ٤١ ـ ٤٢.

(٨٨) المصدر السابق ـ ص ٤٢.

(89) El Hefnaoui M., Op. Cit., p. 152.

(90) Bulletin Décadaire No. 197, 12.6.1877.

(91) Derby to Lyons. 16.5.1877. Parl. P. Egypt 1 (1877). Inclosure in No. 1.

(92) Derby to Lyons, Op. Cit,m Parl. P. Ibid. inclosure 2 Ibid. No. 1.

(93) Ibid.

(٩٤) عبدالله رشوان ـ المركز الدولى لقناة السويس ونظائرها ص ٣١ ـ ٣٢.

(٩٥) المرجع السابق ص ٣٢.

(96) Comer. Modern Egypt. Op. Cit., Vol 2. pp. 382-3.

(97) Voisin - Bey, Op. Cit., T. 3. pp. 191-192.

(98) Ibid.

(99) Delessèps to Lyons, 10.7 1882. parl. Pap. Egypt 17 (1882) Inclosure in No. 196.

(100) Cromer, Modern Egypt. Op. Cit., Vol. 2. p. 382.

الفصل الثانى

قناة السويس والموقف الدولى قبل الاحتلال (١٨٨١ - ١٨٨٢)

- النشاط الدبلوماسى البريطانى لتبرير احتلال قناة السويس المنتظر.
  - تطور الأحداث السياسية فى مصر والتدخل الأوروبى.
  - المظاهرة البحرية الانجليزية وصداها.
- قناة السويس فى مؤتمر الآستانة (٢٣ يونيه - ١٧ أغسطس ١٨٨٢).
  - أهداف بريطانيا فى مؤتمر الآستانة.
  - مشاريع حماية قناة السويس.
  - موقف الدول الأوروبية فى مؤتمر الآستانة من هذه المشاريع.
  - انتهاء المؤتمر ونجاح أهداف الدبلوماسية البريطانية.

بلغت قمة النفوذ الأجنبى فى مصر بعزل الخديوى إسماعيل[١] فازدادت الحالة الداخلية فى مصر سوءًا، مما أدى إلى تفشى السخط والقلق لدى الشعب والجيش المصرى.

فكانت مظاهرة ٩ سبتمبر ١٨٨١ ـ التى هدد فيها عرابى الخديوى ـ أولى بشائر الثورة على النفوذ الأجنبى فى مصر[٢].

فسارعت انجلترا وفرنسا بعد تطور هذه الأحداث للتشاور فيما بينهما للتدخل فى مصر.

وكان جامبتا Gambetta [٣] يؤمن بسياسة التعاون الفرنسى ـ الإنجليزى فى مصر إلى أقصى الحدود[٤]. وأيد فكرة التدخل العاجل فى مصر للقضاء على الحركة الوطنية وتدعيم المراقبة الثنائية. فاقترح على انجلترا أن تتقدم الدولتان بمذكرة مشتركة للخديوى توفيق لتأكيد عطفهما وتأييدهما له، وحثه فى نفس الوقت على تقديم وتأكيد سلطته[٥]. ووافق جرانفيل على فكرته ولكنه تحفظ بأن الحكومة البريطانية لن تلتزم بأى شكل من العمل فى حالة الضرورة وأخبره بأنه سيخطر «إدوارد مالت» لكى ينسق عمله مع زميله الفرنسى[٦].

وكان جامبتا يهدف باشتراك انجلترا وفرنسا فى احتلال مصر، أن تقوم انجلترا بحشد أساطيلها فى ميناء الإسكندرية فى الوقت الذى تنزل فيه فرنسا قواتها. وصمم على التصدى لأى محاولة من جانب انجلترا للانفراد باحتلال مصر(٧). ولم ينس جامبتا نصيحة تيير Thiers له فى أحد الأيام: «مهما كانت الظروف فلا تخرج من مصر»(٨).

وقدمت الدولتان المذكرة المشتركة للحكومة المصرية والتى أيدت سلطة الخديوى فى ٦ يناير ١٨٨٢(٩).

واستاء ممثلو ألمانيا والنمسا وإيطاليا من هذه المذكرة، واعتبروها موجهة ضدهم. وعبروا عن سخطهم لشريف باشا من انفراد إنجلترا وفرنسا بالعمل فى مصر. وكذلك غضب السلطان من هذه المذكرة(١٠).

وسقطت وزارة جامبتا فى فى ٣٠ يناير ١٨٨٢ نتيجة لهذه المذكرة المشتركة(١١) وخلفتها وزارة فريسينيه فى ١ فبراير ١٨٨٢، والذى عارض سياسة جامبتا فى مصر. فكان يرى قيام تنسيق بين الدول الأوروبية فى المسألة المصرية، وكان بسمارك، الذى لم تكن له مصالح سياسية فى مصر أو قناة السويس، قلقاً من وقوع صدام انجليزى فرنسى. واعترف بأن الدولتين قد حصلتا على وضع دبلوماسى مستقر فى مصر (Diplomatic Status quo) ورأى أن أى تدخل، فى حالة الضرورة القصوى، يكون بمعرفة السلطان صاحب السلطة العليا فى مصر(١٢).

وفضل بسمارك تدخل تركيا فى الأزمة المصرية، وفى حالة إذا كان هذا التدخل سيثير معارضة ومشاكل، فإن بسمارك على استعداد، فى حالة الضرورة، تزكية فكرة انتداب أوروبا للدولتين لكى تعيدا الأمن والنظام إلى مصر(١٣). وخشى بسمارك من أن يؤدى تدخل الدولتين إلى إثارة مشاكل بينهما ولأوروبا لهذا رأى ضرورة إجراء مشاورات بين

المجموعة الأوروبية فى هذه المسألة إذا فشل السلطان فى إنهاء الأزمة المصرية، وأيدت إيطاليا والنمسا وجهة نظره[١٤]. كذلك رغب بسمارك أن يكون فريسنيه أقل عدوانية من جامبتا وأكثر ميلاً إلى أوروبا فى وجهات نظره. لأنه من الضرورى - من وجهة نظر بسمارك - منع هذه المشكلة التى يشبهها بمشكلة «الشلزويج - هولشتين» «Schleswig Holstein» التى ستترتب على صراع الدولتين والتى سيكون لها تأثيرها بالطبع على أوروبا[١٥].

ولكن جرانفيل وفريسنيه عارضا فكرة إرسال قوات تركية إلى مصر للتدخل فى الأزمة[١٦]. أما الروسيا فإنها رأت ضرورة المحافظة على الحالة الراهنة فى مصر وتجنب أى تعقيدات قد تنشب من تغير هذا الوضع[١٧]. وخشيت فرنسا أن يؤدى تفاقم الأحداث إلى تدخل الدول الأخرى فى شئون مصر، وكان فريسنيه - على عكس جامبتا - يميل إلى تدويل المسألة المصرية على أساس أنها الوسيلة الوحيدة لإقناع الوزراء الفرنسيين بقبول فكرة التدخل العسكرى إذا أرغمته الأحداث على القيام بذلك وأن الرأى العام سيقتنع أيضًا بعدم إثارة مشاكل دولية من جراء ذلك التدخل[١٨].

وبذلك أصبح من الواضح أن المسألة المصرية لن تحسم وفقًا لإرادة الشعب المصرى، بل وفق مصالح السياسة الأوروبية. فكانت دعوة انجلترا للدول الأوروبية للمرة الثانية خلال نصف قرن لحسم المسألة المصرية، ففى المرة الأولى قضت على امبراطورية محمد على. أما هذه المرة فقد تحدت أوروبا القومية المصرية واحتلت القوات الانجليزية مصر والقناة فى النهاية[١٩].

واقترح جرانفيل (فى ٢٣ ابريل ١٨٨٢) لحل المسألة المصرية، إرسال ثلاثة جنرالات إلى مصر، تركى وفرنسى وانجليزى، يكون فيها الجنرال

التركى مخولاً سلطة قوية ولكنها مقيدة بموافقة زميليه الانجليزى والفرنسى، ولكن الحكومة الفرنسية رفضت هذا الاقتراح(٢٠).

واتخذت انجلترا وفرنسا من مسألة إعطاء النواب حتى تقرير الميزانية ووقوع الصدام بين الخديوى والعرابيين ذريعة بأنه قد نشأت حالة فعلية موجبة لتدخلهما فى مصر(٢١). لهذا وافقتا فى ١٢ فبراير ١٨٨٢ على القيام بمظاهرة بحرية لإرهاب العسكريين القائمين بشئون الحكم فى مصر لإسقاط الوزارة وحماية الأوروبيين. فبعثت كل من انجلترا وفرنسا بست سفن حربية خفيفة بالدرجة التى تمكنها من دخول ميناء الاسكندرية. وعلاوة على ذلك، بعثت كل منهما بسفينة حربية خفيفة إلى السويس(٢٢). وتحركت السفن الانجليزية والفرنسية صوب الاسكندرية فوصلتها فى ٢٠ مايو ١٨٨٢. وكانت الحكومة البريطانية قد أصدرت إلى الضباط الموجودين بعدن أمرًا بالتوجه فورًا إلى السويس لحماية المصالح البريطانية وطلبت منهم تنسيق عملهم مع السفن الفرنسية المتجهة لهذا الغرض(٢٣).

وفى الحقيقة نجد أن هذه السفن الحربية التى توجهت إلى مصر، لم تكن تهدف الاسكندرية، وإنما قناة السويس ولم تستطع صراحة التوجه إلى قناة السويس حتى لا تثير الدول الأوروبية ضدها. ولأن موضوع قناة السويس حساس ويهم الدول الأوروبية كلها. هذا بالإضافة إلى أن السفن جاءت بهدف إجراء مظاهرة بحرية لإرهاب الثوار وتأييد سلطة الخديوى.

وتتضح تلك الحقيقة من تقرير بعث به Tissot - سفير فرنسا بلندن - إلى فريسنيه فى ٢٠ يونيه ١٨٨٢ ذكر فيه: «أنه يعتقد أن مجلس الوزراء البريطانى سيقترح علينا خلال يومين أو ثلاثة احتلال قناة السويس. وأنه تجرى التجهيزات واتخاذ الإجراءات لإرسال القوات إلى مالطة وعدن»(٢٤).

وقد أثار نبأ هذه المظاهرة البحرية أيضا غضب الآستانة كما استاءت النمسا والروسيا وإيطاليا من الإجراء الذى اتخذته انجلترا وفرنسا دون استشارتهم سلفاً. وأصرت على اتخاذ الخطوات اللازمة لحماية الرعايا الإيطاليين. لهذا تم حشد الأسطول الإيطالى فى مسينا Messina لحماية الرعايا الإيطاليين وأعلنت الحكومة الإيطالية أن قوة بحرية إيطالية على استعداد للعمل. ورأى جرانفيل أن تدخل إيطاليا من شأنه تعقيد الموقف، واستنكر بسمارك التدخل الانجليزى الفرنسى فى مصر(٢٥).

وتذكر الوثائق البريطانية أن الجالية اليونانية بالاسكندرية قد انتابها الفزع نتيجة الأحداث الجارية وأنهم يتظمون وسائل للدفاع الذاتى Self - defence فى حالة نشوب الاضطرابات، ومهاجمتهم. وأن الحكومة اليونانية أرسلت برجلين من العسكريين للإسكندرية لحماية اليونانيين المقيمين بها فى حالة الضرورة، كذلك أرسلت سفينتين حربيتين للإسكندرية(٢٦).

وتنبهت إنجلترا وفرنسا إلى تجاهلهما الدول الكبرى الأخرى، فاقترح جرانفيل على فريسنيه إرسال «منشور برقى» للدول لتبرير إرسال سفنهما إلى مصر، متعللين بأن الأحداث قد نشبت فجأة. وأن الخطر كان يهدد رعاياهما لدرجة كانت من الشدة، بحيث لم تتح لهما الفرصة للتباحث مع الدول الأخرى التى يعنيها الأمر. وأنهما ذهبتا للمحافظة على المصالح الأوروبية فى مصر دون تمييز بين جنسية وأخرى. ودعوة السلطان بأن يهيىء جنودًا لإرسالهم إلى مصر تحت شروط محددة، إلا أن فريسنيه عارض هذه الفكرة(٢٧).

وازداد تدخل إنجلترا وفرنسا فى شئون مصر، وازداد تفاقم الأحداث فيها خلال الشهور الثلاثة (مايو - يونيه - يوليه) فاستقالت وزارة البارودى واشتدت الأزمة وتتابعت الأحداث فأدت إلى ما يسمى بمذبحة

١١ يونية ١٨٨٢ فاتخذ فريسنيه تلك الأحداث ذريعة ليقترح على الحكومة البريطانية التعجيل بعقد مؤتمر بالآستانة أو بأى عاصمة أخرى لبحث الأزمة المصرية. وفسرت صحف برلين وبطرسبورج دعوة الدولتين الغربيتين إلى انعقاد المؤتمر بأن معناه فشلهما التام فى حل المسألة المصرية دون اللجوء إلى القوة(٢٨).

ولكن السياسة البريطانية فى حقيقة الأمر كانت تحرص على عدم تدويل الأزمة المصرية حتى تتيح لنفسها الفرصة عندما يحين الوقت للانفراد بالتدخل دون غيرها. وكان من مصلحة بريطانيا أن تتفاقم الأحداث فى مصر لتجد المبرر للتدخل واحتلال قناة السويس واتبعت فى سبيل ذلك كل الحيل، فهى التى كانت وراء أحداث ١١ يونيه.

وفى هذا الوقت اشتدت حماسة الرأى العام البريطانى للفتح والاستعمار بتأثير زعماء حزب المحافظين والكتاب الاستعماريين أمثال: شارلزديلك وغيره، وكادت هذه الاتجاهات الاستعمارية أن تؤدى إلى استقالة جلادستون - رئيس الوزراء - فى يوليو ١٨٨٢ بسبب المشكلتين المصرية والإيرلندية(٢٩).

وعلى أى حال فإن الدبلوماسية البريطانية قد نشطت خلال هذه الفترة واستغلت بمهارة تردد كل من فريسنيه والباب العالى؛ وضربت كلاً منهما بالآخر حتى تتاح لها فرصة الانفراد بالعمل فى مصر. ففرنسا عارضت التدخل التركى؛ والباب العالى تردد فى العمل، وإنجلترا تضع الشروط والقيود للتدخل التركى - كما سنرى فيما بعد - بشكل لا تقبله تركيا. وأخذت إنجلترا تدفع الأحداث دفعًا نحو الوصول إلى غايتها المنشودة، وهى احتلالها لقناة السويس. وكانت إنجلترا وراء جميع الأحداث التى جرت خلال الفترة من مايو إلى أغسطس ١٨٨٢، حتى تحقق لها الهدف المنشود.

وتحمس لورد جرانفيل لعقد مؤتمر بالآستانة لبحث المسألة المصرية، بعد التقرير الذى وصله من مالت فى (١٣ يونيه) عن مذبحة الاسكندرية واتخذت بريطانيا هذا المؤتمر ستارًا تخفى وراءه نواياها الحقيقية والتى تتمثل فى المقام الأول فى احتلال قناة السويس. لهذا اتخذت بريطانيا من أحداث (١١ يونيه) بالاسكندرية ذريعة لحمل السلطان على قبول الدعوة للمؤتمر.

وقد تبنى فريسنيه فكرة الدعوة لعقد هذا المؤتمر الدولى لبحث الأزمة المصرية، وعرضه على الحكومة الإنجليزية، وأفهمها أنه فى حالة موافقتها عليه سيعرضه على الدول الأوروبية. ووافق جرانفيل فى ٣١ مايو على اقتراح فريسنيه وأرسل بذلك منشورًا إلى الدول الأوروبية باقتراح عقد المؤتمر بالآستانة[٣٠]. ووافقت الدول على فكرة عقد المؤتمر[٣١] بينما عارض الكثيرون فى مصر فكرة انعقاد مؤتمر بالآستانة لبحث المسألة المصرية[٣٢].

وبناء على اقتراح «مانشينى» Mancini - وزير خارجية إيطاليا - وافقت الحكومة البريطانية على عقد المؤتمر فى ٢٣ يونيه بدار السفارة الإيطالية بالآستانة ورأسه كورتى - سفير إيطاليا بالآستانة - باعتباره أقدم السفراء فى هذه المدينة[٣٣].

ونجحت الدبلوماسية البريطانية فى توسيع شقة الخلاف بين الخديوى وعرابى لتجد ما تتذرع به، والحرص على استمرار الأزمة وتصعيدها لتقنع حكومات أوروبا والرأى العام الإنجليزى بخطورة هذه الأزمة على أرواح الرعايا الأوروبيين والمصالح الأوروبية.

وإذا كانت بريطانيا أول دولة قبلت دعوة «فريسنيه» بعقد مؤتمر دولى أوروبى لبحث الأزمة، فنجد السياسية البريطانية قد حرصت على تحقيق عدة أهداف دبلوماسية أهمها:

١ ـ إبعاد مسألة قناة السويس من جدول أعمال المؤتمر على أساس أن الأزمة المصرية محصورة فى أمر الخلاف الناشب بين الحزب الوطنى والخديوى.

٢ ـ حُددت مهمة المؤتمر بتكليف الحكومة العثمانية بإقرار الأوضاع فى مصر عن طريق إرسال حملة عسكرية وإذا رفضت تركيا أو سوّفت فى التنفيذ فمن حق المؤتمر أن يبحث عن وسائل وإجراءات أخرى أكثر فاعلية. بينما وضعت الحكومة البريطانية خطة استراتيجية منذ عام مضى لاحتلال قناة السويس وهى تستعد لتنفيذ هذه الخطة.

٣ ـ حرصت إنجلترا على تصعيد الأزمة لتجد المبرر للتدخل العسكرى واحتلال قناة السويس(٣٤).

بدأ مؤتمر الأستانة جلساته فى ٢٣ يونيه واستمرت حتى ١٧ أغسطس ١٨٨٢، وقبلت الحكومة البريطانية الاشتراك فى المؤتمر حتى لا تظهر أمام الدول الأوروبية أنها خارجة عن الإجماع الأوروبى، فى الوقت الذى اتخذت فيه المؤتمر ستارًا لتخفى فيه حقيقة نواياها العدوانية. واشتركت فى المؤتمر «بريطانيا وفرنسا والروسيا وألمانيا وإيطاليا والنمسا» وحاولت بعض الدول مثل اليونان والبرتغال وأسبانيا وهولندا والولايات المتحدة الاشتراك فى المؤتمر ولكنها لم توفق(٣٥).

ومؤتمر الأستانة فى الحقيقة ما هو إلا مائدة ائتمر حولها مندبو هذه الدول للحيلولة دون وقوع قناة السويس فى يد دولة دون الأخرى(٣٦) وكان أول قرار صدق عليه الأعضاء فى الجلسة الثانية للمؤتمر يوم ٢٥ يونيه، هو اقتراح فريسنيه ـ والذى وافق عليه جرانفيل ـ وهو ميثاق النزاهة «أو» ميثاق انتفاء الغرض الشخصى: (Le Protocole de desinteressment)، والذى يقضى بعدم انفراد دولة بالعمل من وراء ظهر الدول الأخرى أثناء انعقاد المؤتمر ووافق عليه الأعضاء مع

التحفظ فى حالة الظروف القهرية Force majeure مثل حماية أرواح الأهالى[٣٧].

وفى ذلك المؤتمر تعددت الأهواء وكثرت الشيع، ونقضت الدول اليوم ما كانت أقرته بالأمس ثم عادت فأقرت ما نقضت. وظهرت السياسة الأوروبية مغطاة بأغطية رقيقة، ثم عادت أخيرًا مكشوفة لا تتلمس سوى المصلحة الذاتية بعد أن نادت بالمحافظة على حقوق السلطان ومصلحة أوروبا جميعًا دون تمييز[٣٨].

وفى الواقع كانت انجلترا وفرنسا هما الدولتان اللتان تهتمان فعلاً بالمسألة المصرية، وعلى وعى تام بالأحداث فى مصر. أما مندوبو الدول الأخرى فلم يكونوا على علم كبير بتطور الحوادث فى مصر وكانت انجلترا الدولة الوحيدة التى قررت ألا تتقيد بمناقشات المؤتمر أو بما يتمخض عنه جدله النظرى أو بما يصدره من قرارات قد تختلف مع المصالح البريطانية وأن تعمل بنشاط وهدوء على تنفيذ خطتها ورعاية مصالحها فى الوقت المناسب عندما تواتيها الفرصة[٣٩].

وأخذ المؤتمر بعد ذلك يتداول فى شروط هذا التدخل وحدوده، واستفادت انجلترا من هذا البطء فى تدخلها المنفرد. ووضع المؤتمر فى جلسته السابعة يوم ٦ يوليو ١٨٨٢ قواعد هذا التدخل ومنها احترام الجيش الذى سترسله تركيا لمركز مصر وامتيازاتها التى سبق أن نالتها بموجب الفرمانات والمعاهدات، وإخماد الثورة العسكرية وإعادة السلطة للخديوى، وأن تكون مدة إقامة الجيش ثلاثة أشهر فى مصر إلا إذا طلب الخديوى مدها إلى المدة التى تتفق عليها الحكومة المصرية مع تركيا والدول الأوروبية العظمى.

وقدم مندوبا إنجلترا وفرنسا للمؤتمر اقتراحًا بتفويضهما للقيام بالدفاع المشترك عن أمن وسلامة قناة السويس، وذلك بعد اتفاق جرانفيل وفريسنيه على ذلك فى ١٩ يوليو ١٨٨٢(٤٠).

هذا وقد سبق ذلك مراسلات بين جرانفيل وفريسنيه للاتفاق على صيغة الاقتراح الذى سيقدم لمؤتمر الآستانة لتفويضهما بالدفاع عن قناة السويس(٤١).

ويلاحظ أنه منذ انعقاد مؤتمر الآستانة وقبل ضرب الاسكندرية، حاولت الحكومة البريطانية (من ٢٤ يونيه إلى ١٠ يوليو) إشراك فرنسا معها فى القيام بحماية قناة السويس، ولكن فريسنيه رفض ذلك(٤٢). ويتضح مدى تردد فريسنيه فى اتخاذ موقف محدد من اقتراح جرانفيل الخاص بحماية قناة السويس، فى رسالته التى بعث بها إلى Tissot فى ٦ يوليو يوضح فيها: «أنه لا يرفض رفضًا باتًا الاشتراك فى حماية قناة السويس. ولكنه يتفق مع انجلترا فى الوقت المناسب للقيام معها بحماية قناة السويس(٤٣). وتبدو خطط الحكومة البريطانية بوضوح تجاه قناة السويس من التقرير الذى بعث به تيسو - سفير فرنسا بلندن - فى ٨ يوليو إلى فريسنيه فقد ذكر: «أن مجلس الوزراء البريطانى يبحث حاليًا اقتراحًا جديدًا متعلقًا بقناة السويس، بأن تقوم انجلترا وفرنسا بتقديم اقتراح للمؤتمر يسمح لهما بإرسال بعثة تتخذ الإجراءات اللازمة لحماية قناة السويس»(٤٤). وقد قدم جرانفيل هذا الاقتراح لمجلس الوزراء ووافق عليه جلادستون - رئيس الوزارة - وبرايت Bright ولكن بقية أعضاء الوزارة كانوا أقل تأييدًا لتدخل المؤتمر فى مسألة قناة السويس(٤٥).

وفى جلسة ١٩ يوليو أثارت بريطانيا موضوع الخطر الذى يتهدد قناة السويس من جانب العرابيين بعد ضرب الاسكندرية، وأنهم يتعمدون

تعطيل الملاحة فى قناة السويس وناشد دوفرين أعضاء المؤتمر بأن يفوضوا من قبلهم بريطانيا وفرنسا لحماية قناة السويس من أى خطر يهدد الملاحة بها(٤٦).

وفى الحقيقة يرى الباحث أن السياسة الانجليزية درجت على التباكى على الأخطار المحيطة بقناة السويس حتى قبل ضرب الاسكندرية. فنجد بوشيمب سيمور(٤٧) يبعث برسالة يخبر الحكومة البريطانية فى ٢٣ يونيه ١٨٨٢: «بأنه قد علم بأن المصريين لديهم ٣ سفن صغيرة مملوءة لتفجيرها بالقناة فى المنطقة ما بين بور سعيد والإسماعيلية وأنهم (أى المصريين) ينوون القيام بعمليات فى القناة من تجاه دمياط»(٤٨).

وكذلك نجد جرانفيل يبعث لفرنسا باقتراح: «لاتخاذ الإجراءات اللازمة لحماية قناة السويس ضد هجمات السكان المسلمين الذين يملؤهم التعصب والذين أثارهم عرابى»(٤٩).

وكان هذا الخوف كله مفتعلاً من جانب إنجلترا ولا أساس له من الحقيقة، فلم تكن هناك قوات لعرابى فى منطقة قناة السويس - كما سترى فيما بعد - وأنه لم يفكر جديًا فى سد قناة السويس إلا بعد قيام انجلترا باحتلال الإسماعيلية فى ٢٠ أغسطس ١٨٨٢.

هذا وقد طلب أعضاء مؤتمر الآستانة إعطائهم مهلة لأخذ رأى حكوماتهم فى الاقتراح الخاص بحماية قناة السويس(٥٠). وبعد استشارة حكوماتهم رفضوا المشروع (الانجليزى - الفرنسى)، ففى اليوم التالى لتقديم المشروع تقابل كورسيل (سفير فرنسا ببرلين) مع هاتزفيلد (وزير خارجية ألمانيا) وجرى بينهما حديث حول مشروع حماية قناة السويس. فعبر هاتزفيلد عن وجهة نظره بأن التفويض المخول لمؤتمر الآستانة هو

أن يقوم بإعداد بعض المقترحات وتقديمها للسلطان باعتباره صاحب السيادة على مصر، والتوصل إلى وفاق بين السلطان وأوروبا. وقد انضمت ألمانيا للمؤتمر على أساس هذا المبدأ والذى التزم به كل من المستشار والامبراطور، ورأى هاتزفيلد أن مشروع حماية قناة السويس هذا إنما يدخل ضمن المسألة العامة الخاصة بحفظ النظام فى مصر. وحاول كورسيل أن يدافع عن الاقتراح بأنه محاولة لسبق الأخطار المسلم بها والتى على وشك الوقوع بالقناة(٥١).

ولهذا عارضت ألمانيا فكرة قيام دول معينة بمسئولية حماية قناة السويس. وذكر هاتزفيلد لكورسيل أن حكومات كثيرة أبدت استياءها أيضًا لمسألة الانتداب الأوربى للدولتين، وأبدى «هاتزفيلد» اهتمامه بالاقتراحات التركية(٥٢).

كما رأت حكومتا النمسا والمجر نفس الرأى، واعتبرتا مجرد وجود دولة أجنبية فى مصر بحجة الدفاع عن قناة السويس تمييزًا لها وإخلالاً بالتوازن الدولى(٥٣). كما رفضت ألمانيا والروسيا الموافقة على التفويض باعتبار أن الهدف الأساسى للمؤتمر هو تنظيم تدخل تركيا. كما رأت هذه الدول أن سلامة قناة السويس أمر يهم الدول جميعًا على قدم المساواة(٥٤).

بدأ البرلمان الفرنسى فى ١٨ يوليو مناقشة موضوع التدخل فى المسألة المصرية، ووافق مجلس النواب فى اليوم التالى على الاعتمادات البحرية اللازمة بأغلبية ٢٧٤ صوتًا، ولكن حين انتقل البرلمان الفرنسى إلى مناقشة الجانب العسكرى للتدخل اتضح عدم ميل الحكومة لذلك. فقد كان رئيس الجمهورية ووزير الحربية يعترضان بشدة على إرسال القوات الفرنسية، لذلك اتصل فريسنيه بلندن فى ٢٣ يوليو وأبلغه بالآتى:-

١ ـ ترى الحكومة الفرنسية أن حماية قناة السويس يمكن ضمانها عن طريق احتلال بعض النقاط الواقعة عليها (نقطة أو نقطتين فيما يتعلق بالحكومة الفرنسية) بطول القناة وأنه بإمكان ٢٠٠٠ رجل القيام بهذا العمل فيما يتعلق بكل نقطة.

٢ ـ أن الحكومة الفرنسية شديدة التصميم على فصل مسألة حماية القناة عن التدخل بمعنى الكلمة، وأنها ستلتزم فى تصرفها بما تراه ضروريًا بالنسبة للهدف الأول.

٣ ـ ستمتنع الحكومة الفرنسية عن القيام بأى عمليات فى داخل مصر، إلا إذا كان الغرض منها صد العدوان المباشر. وفى حالة قيام القوات الانجليزية بهذه العمليات فليس لها أن تعتمد على مؤازرة فرنسا.

٤ ـ لن يحتل الفرنسيون النقاط المشار إليها طالما أن القناة لم تتعرض لتهديد مباشر ولم يقطع المصريون المياه العذبة. وأضاف أنه ليس لدى الحكومة الفرنسية أى اعتراض على زحف القوات البريطانية إذا قررت الحكومة الانجليزية ذلك(٥٥).

ولم تكن الحكومة الفرنسية تقل رغبة عن حكومة جلادستون فى التدخل لما تدعيه من حماية قناة السويس. وكان فريسنيه نفسه يود لو استطاع التدخل والتعاون مع الإنجليز وخاصة بعد ضرب الانجليز للاسكندرية واحتلالهم لها. وكان جامتا(٥٦) ينادى دائمًا بضرورة التعاون مع إنجلترا فى كل مسائل البحر المتوسط. فقد ذكر فى البرلمان الفرنسى (جلسة ١٩ يوليو ١٨٨٢) إبان مناقشة الاعتماد الخاص بمشروع الدفاع المشترك عن قناة السويس: «عندما ننظر من فوق هذا المنبر إلى أوروبا التى كثر الكلام عنها اليوم، أرى أن فرنسا وإنجلترا تحملان على كاهليهما، منذ عشر سنوات، مسئولية السياسة الغربية. واسمحوا لى أن

أعلن أنه لا توجد سياسة أوروبية أخرى نستطيع أن نلتمس العون منها لمواجهة أثر الاحتمالات التى يخفيها المستقبل عنا.... وأن الأمر الذى يغرينى بمحالفة الانجليز والتعاون معهم فى حوض البحر المتوسط وفى مصر هو فى الواقع الأمر الذى أخشاه وهو أن الخصام مع الانجليز يضطرنا إلى أن نترك لهم باستمرار مناطق من الأرض والأنهار والممرات ينفردون بالانتفاع بها. ولكم فى الحياة حموق وفى التجارة حقوق بقدر ما للإنجليز، فلم لا نشاركهم»(٥٧).

وقد انتهت المناقشة بموافقة البرلمان الفرنسى على الاعتماد الذى طلبه فريسنيه بشرط استغلاله فى جعل الأسطول مستعدًا للقيام فورًا بأعمال حربية فى منطقة القناة(٥٨).

وكان فريسنيه لا يريد ترك إنجلترا تعمل وحدها فى القناة ففى جلسة ٢٥ يوليو فى البرلمان الفرنسى طلب رئيس الحكومة اعتمادًا جديدًا قدره ٩,٤١٠,٠٠٠ فرنك، تكاليف إرسال الحملة العسكرية لاحتلال قناة السويس(٥٩). وأوضح للبرلمان الخطة التى اتفق عليها بين إنجلترا وفرنسا ومفادها أن تقوم إنجلترا بالأعمال الحربية فى مصر وتكتفى فرنسا باحتلال غرب القناة (الجانب الأفريقى للقناة) Le rive african du Canal على طول القناة وحتى مدينة الزقازيق بحيث تدخل الزقازيق فى المنطقة الفرنسية لضمان المياه العذبة. وأشار فى خطابه إلى الصعوبات السياسية والعسكرية والدولية التى تعترض هذا الاحتلال وأنه لابد من الحصول على تفويض من دول أوروبا، وأضاف: أن حماية القناة عمل مادى بسيط ولا يثير متاعب سياسية، فللدول فيه مصالح متساوية وهذه الحماية لا تعد تهديدًا للسلام العالمى، ومن الخطأ القول بأنها وسيلة للتدخل. وعدد الفوائد التى ستعود على فرنسا من وراء ذلك والاستجابة لرغبة إنجلترا وهذا فيه فائدة لفرنسا، والمحافظة على

سلامة بواخرنا فى القناة كلما اقتضى الأمر ذلك. وعدم الظهور أمام العالم الإسلامى بمظهر المتخاذل. فى الوقت الذى تحاول فيه تركيا استعادة مركزها فى مصر»(٦٠).

وأكد فريسنيه أن الدفاع عن قناة السويس يختلف كلية عن التدخل فى مصر وأنه لن يترتب عليه مشاكل دولية. وحث البرلمان على ألا يترك الفرصة لإنجلترا لكى تقوم هى منفردة بحماية القناة. ووعد بأن المبالغ المطلوبة ستستخدم فقط حالة الخطر الفعلى. وكان فريسنيه قد طلب المبلغ لإرسال ٤٠٠٠ جندى لاحتلال بعض نقاط فى القطاع الشمالى من قناة السويس(٦١).

وكانت الحكومة البريطانية، التى درجت على اتباع سياسية القيام باتصالات دبلوماسية لا طائل منها إلا كسب الوقت، قد تقدمت الحكومة الفرنسية فى ٢٦ يوليو «ببروتوكول» يتعلق بالدفاع عن قناة السويس جاء فيه:.«لما كانت حكومتا إنجلترا وفرنسا تهتمان بأى خطر مفاجىء وجسيم ينجم عن الاضطرابات الحالية فى مصر، فقد اتفقتا على أن تضعا النصوص الخاصة بالعمل المشترك استنادًا على «ميثاق انتفاء الغرض الشخصى» المصدق عليه من سفيريهما فى ٢٥ يونيه والذى أقرا فيه بعدم العمل على "الحصول على مزايا إقليمية أو غيرها قد لا تستطيع أى دولة الحصول عليها. ويجب أن يعملا معًا، وباتفاق تام بين كل من الأدميرال البريطانى «سيمور» والأدميرال الفرنسى «كونوراد» بهدف احتلال قناة السويس بالشروط الآتية:.

١ ـ تحتل القوات الفرنسية المنطقة الواقعة ما بين الإسماعيلية وبور سعيد.

٢ ـ أما القوات البريطانية فتحتل باقى منطقة قناة السويس.

٣ ـ تسيطر القوات الفرنسية على بور سعيد والقنطرة.

٤ ـ تسيطر القوات البريطانية على الإسماعيلية والسويس.

٥ ـ تنضم القوات البريطانية إلى القوات الفرنسية إذا تطلب الأمر ذلك.

٦ ـ تقدم القوات الفرنسية المساعدة للقوات البريطانية، أينما كان موقع هذه القوات داخل البلاد المصرية ويجب ألا تؤثر العمليات الحربية على حركة الملاحة فى قناة السويس. وإن كان يجب توقفها لحين الانتهاء من هذه العمليات العسكرية. وترك «لليونز» الاتفاق مع «فريسنيه» على الصيغة النهائية التى يمكن بعدها عرضها على الدول الأوروبية وكذلك الحكومة العثمانية(٦٢).

ويلاحظ أن بريطانيا أعطت نفسها فى التقسيم القطاع الجنوبى من القناة متضمنًا الإسماعيلية، لأنها قد وضعت خطتها الاستراتيجية على أساس دخول القوات البريطانية إلى القاهرة عن طريق الإسماعيلية.

وإمعانًا فى زيادة إرباك الدبلوماسية الفرنسية أخبر لورد ليونز فريسنيه أن الحكومة البريطانية قبلت تعاون السلطان معها عسكريًا، فاعتبر فريسنيه هذا تدخلاً ثنائيًا من الدولتين دون حكومته(٦٣).

ثم قدمت بريطانيا اقتراحًا خامسًا للمؤتمر فى ٢٨ يوليو جاء فيه: «نظرًا لازدياد تهديد القناة بالأخطار وتوقف الملاحة، ترى الحكومة البريطانية الاحتفاظ لنفسها بحرية العمل الذى جعلته الأحداث أمرًا ضروريًا». وألمحت بريطانيا فى اقتراحها مسألة عدم التزامها بما يصدره المؤتمر من قرارات فى هذه المسألة. ولم تطلب موافقته (أى المؤتمر) على هذا المشروع وإنما تحتفظ لنفسها بحرية العمل فى هذه المسألة نظرًا لما تمليه عليها الأحداث(٦٤). كذلك أخطرت إنجلترا برلين، أنه من أجل ضمان سلامة وأمن سفنها التجارية ستقترح أن تصاحبها

سفن حربية أثناء عبورها القناة. وأصدرت الحكومة الألمانية هى الأخرى أوامرها إلى إحدى زوارقها الحربية لمصاحبة السفن الألمانية التى تعبر القناة(٦٥).

هذا وقد استمر البرلمان الفرنسى فى مناقشة مسألة التدخل؛ ففى جلسة ٢٩ يوليو، بيّن فريسنيه للمجلس أنه ليس لفرنسا نية التدخل الفعلى، وإنما غايتها حماية القناة. وأنه لا دخل للسياسة فى ذلك، فكل الدول لها نفس المصالح فى حماية القناة. وأوضح أن حماية القناة لا تؤدى إلى التدخل الحربى، وأن غاية فرنسا من ذلك هو مشاركة إنجلترا وعدم ظهور فرنسا بمظهر الضعف أمام الشعوب الإسلامية. وتساءل فريسنيه فى البرلمان الفرنسى: «هل نترك صديقتنا وحليفتنا إنجلترا فى مشاكل التدخل، بينما تطلب منا أن يشارك علمنا علمهم على ضفاف القناة؟»:.

"allons - nous laiser notre amie, notre alliee I'Angleterre soule aux prises - avec les difficultes de l'intervention, alors qu'elle nous demande de montrer notre drapeau a côte du sien sur le canal?"

«فهى لم تطلب دعمنا المادى، لأنها ليست فى حاجة إليه لكى تسحق الثورة، إنما تطلب فقط تأييدنا المعنوى»(٦٦).

ورد كليمنصو (Clemenceau) على خطاب فريسنيه فى البرلمان بأنه لا يمكن فصل مسألة مصر عن مسألة القناة، وأن حماية القناة لا تكون باحتلال القناة وإنما باحتلال القاهرة، وهذا هو سر تدخل إنجلترا، ولا يمكن لفرنسا تعقب آثار إنجلترا، وليس من داع لأن تقوم فرنسا بحماية القناة لتحمى ظهر الإنجليز(٦٧).

كذلك ذكر كليمنصو فى مهاجمته لفريسنيه أن هناك خطرًا لانفجار شديد لأوروبا. ثم تساءل هل من الخير لفرنسيا أن تتعاون مع إنجلترا ضد أوروبا؟ أم أن تكون فرنسا مع أوروبا التى تدعى بنصيبها الشرعى

على أرض مصر؟ ورأى أنه خير لفرنسا الاحتفاظ بقواتها فى أوروبا المغطاة بالجنود(٦٨).

ويوضح فريسنيه جو المجلس والروح التى سيطرت على البرلمان فى مذكراته بقوله: «كانت الروح المعنوية لأعضاء المجلس يخيم عليها كآبة أحداث عام ١٨٧٠/ ١٨٧١، وإنذار عام ١٨٧٥ كان مازال متسلطًا على الأذهان، وكانت القلوب ترتعش خوفًا على وجود وحياة الوطن، وكانت أقلية ترى فى هذا العمل جريمة قومية»(٦٩).

وفى تلك الآونة راجت الشائعات فى فرنسا بأن ألمانيا ترغب فى ضرب الفرنسيين بالإنجليز. لهذا امتزج الخوف من ألمانيا بالغضب من محاولة بسمارك سند وزارة فريسنيه حتى يحول بذلك دون عودة جامبتا إلى الحكم، فعندما وصلت الأنباء إلى فرنسا، بأن مؤتمر الآستانة رفض إصدار تفويض لانجلترا وفرنسا بالتدخل فى مصر، سقطت الحكومة أمام انضمام الفريقين المتطرفين فى مجلس النواب بمساندة أكثر الفئات المعتدلة تحفظًا.

ويرجع سقوط فريسنيه إلى أن سياسته الخاصة بجعل التدخل الفرنسى قاصرًا على حماية قناة السويس قد أغضبت عددًا كبيرًا من النواب، ذلك أن أنصار التدخل الكامل قد تنبئوا باحتمال ترك فرنسا تحرس القناة، فى الوقت الذى تحارب فيه انجلترا فى الداخل بقصد إحراز بعض المكاسب لمصلحتها. أما الفريق الذى كان يرغب فى تجنيب فرنسا التدخل الكامل فكانوا يخشون أن يؤدى قيامها بحماية القناة إلى زجها فى مزيد من التدخل.

أما دعاة الانتقام (Revanche) لهزائم الحرب السبعينية فكانوا يرون أن على فرنسا أن تبقى بقواتها فى الداخل وتواصل خطة الانتعاش وتعمل على إعادة بناء جيشها(٧٠). وهكذا رفض البرلمان الفرنسى طلب

الحكومة بأغلبية ٤٥٠ صوتًا ضد ٧٥ صوتًا، وسقطت حكومة فريسينه[٧١]، بعد أن ندد المعارضون برأى الحكومة ورفضوا الموافقة على القيام بأى عمل حربى أو مغامرة خارجية، وبذلك انتصرت فكرة احتفاظ فرنسا بكل قواتها فى أوروبا لحماية مصالحها الحيوية، وأن ترفض كل رأى يرمى إلى التوسع الخارجى أو الاستعمار[٧٢].

ويذكر جوش «Gooch» (أحد أساتذة التاريخ الأوروبى) بأن تصويت مجلس النواب الفرنسى كان بمثابة منح مصر لإنجلترا. فكان يرى أن ذلك نتيجة الخوف من أن يكون بسمارك ينصب الفخاخ لفرنسا[٧٣]. وفى اليوم التالى - ٣٠ يوليو - أخبر «البرنس هوهنلوه» سفير ألمانيا بباريس - فريسنيه، أن برلين على استعداد لاقتراح حماية جماعية للقناة. وفى ٣١ يوليو وأول أغسطس وصلت خطابات مشابهة لفرنسا من إيطاليا والروسيا وتركيا بهذا المعنى[٧٤].

ويعلق فريسنيه فى مذكراته «أنه لو كانت هذه المقترحات قد وصلته بيوم أو يومين سابقين على الأقل لما سقطت وزارته»، كما يعلق على موقف الدول الأربع إزاء حماية قناة السويس وعدم التدخل فى المسألة المصرية، بقوله: «إن هذه الدول لم تشارك إنجلترا بأساطيلها البحرية لأنها لم تكن لديها القوة البحرية. فألمانيا وإيطاليا والنمسا كانت أساطيلها ضعيفة. كذلك الأسطول الروسى ضعيف نسبيًا. بعكس انجلترا فكانت سيدة البحار، وتستطيع إرسال قواتها لأى منطقة من العالم. وتختلف الظروف بالنسبة لفرنسا فكل تركيز الجنود فى الالزاس واللورين»[٧٥].

أما فى انجلترا فقد وافق البرلمان البريطانى، فى جلسة ٢٢ يوليو ١٨٨٢، على اعتماد مبلغ ٢,٣ مليون جنيه استرلينى (تكاليف الحملة على مصر) بأغلبية ٢٧٧ صوتًا ضد ٢١ صوتًا[٧٦]. ويذكر جلادستون فى

تبريره لهذا الطلب من البرلمان البريطانى «أن الهدف من الحملة هو حماية قناة السويس المهددة بحالة الفوضى فى مصر»(٧٧). ويعلق فريسنيه على صغر قيمة الاعتمادات المالية بأن المبلغ الذى طلبه ٩,٥ مليون فرنك بالمقارنة بالمبلغ الذى طلبته الحكومة الإنجليزية وهو ٥٧,٥ مليون فرنك، وأن المبلغ الذى طلبه كان مخصصًا فقط للدفاع عن قناة السويس، فى الوقت الذى كانت جارته تجهز للتدخل العسكرى فى مصر(٧٨).

وبسقوط فريسنيه (فى ٣٠ يوليو ١٨٨٢) خلا الجو لإنجلترا لتعمل منفردة باحتلال قناة السويس، ولم يكن أمامها من منافس سوى إيطاليا فى البحر المتوسط والتى لها مصالح فى القناة ومصر. وشكلت وزارة جديدة فى فرنسا برئاسة ديكلرك «Duclerc» اتبعت سياسة مغايرة لسياسة فرنسية.

ويذكر كامبون فى رسالته إلى زوجته أن فريسنيه سيىء الحظ(٧٩):

«Ce Freycinet est nefaste» وانتهزت انجلترا الفرصة وأرسلت (فى ٣٠ يوليو ١٨٨٢) إنذارًا للباب العالى، بأن انجلترا نفسها مكلفة بمهمة إقرار النظام فى مصر. وأنها ستمنع نزول القوات التركية فى مصر، إلا إذا أعلنت تركيا عصيان عرابى. وكان جرانفيل قد أبرق «للأدميرال سيمور» فى ٢٤ يوليو للحصول من الخديوى على السلطة الكاملة والضرورية لاحتلال القناة. وقد كتب الخديوى التصريح المطلوب فى ٣١ يوليو ونصه:

«منحناكم التصريح باحتلال كل النقط التى ترونها ضرورية فى برزخ السويس، لضمان حرية الملاحة فى القناة ولحماية المدن المجاورة لها ومن فيها من الأهالى وللقضاء على كل قوة لا تقر سلطتى»(٨٠).

وبعد أن فشلت انجلترا فى الحصول على تأييد فرنسا اتجهت إلى إيطاليا التى كانت لها مصالح فى حماية القناة ومع ذلك رفضت الاشتراك مع انجلترا[٨١]. ولم تحتج بريطانيا بطبيعة الحال لموقف إيطاليا هذا بل اغتبطت له، فقد انسحبت الدولة الثانية فى منطقة الصراع بمحض اختيارها تمامًا كما فعلت فرنسا وأصبح الطريق لقناة السويس مفتوحًا أمامها لكى تضع يديها عليه. ولقد سر جرانفيل لرفض إيطاليا للعرض البريطانى فقد كان يخشى أن يؤدى الاشتراك مع دول أخرى إلى صدام معها[٨٢].

وبالنسبة لموقف ألمانيا نجد أن بسمارك قد عارض مسألة تفويض انجلترا وفرنسا بالدفاع عن قناة السويس، معتقدًا أن هذا سيؤدى إلى ازدياد تعقيد المسألة وقد يحولها إلى حرب بين القوى المسيحية الأوروبية والدولة الإسلامية[٨٣]. هذا وعندما حاول جرانفيل التعرف على رأى الدولة الألمانية فى موضوع حماية قناة السويس، بين له المستشار الألمانى بسمارك أنه لايزال يعتقد أن السلطان العثمانى هو وحده صاحب الحق الأول فى حماية القناة والإشراف عليها:

"La porte, Comme Puissance territoriale serait appelee en premiere Lieu a garantir la surete du Canal de Suez, si le service de Canal venait a etre menace".[٨٤]

فهى جزء من ممتلكاته فإذا لم يكن السلطان راغبًا فى القيام بهذه المهمة، كان على الدول الأخرى أن تعمل، فإذا قامت هذه الدول بحماية مصالحها فإن الدولة الألمانية لن تتحمل أية مسئولية عن هذا العمل أو عن الإجراءات التى قد تتخذ. كذلك لن توافق ألمانيا على تعديل المعاهدات الموجودة. ولن توافق على فكرة انتداب دولة أو دولتين للقيام بحماية قناة السويس. فكان بسمارك يرى أن تشترك الدول جميعًا وأن

تكون حقوقهم متساوية فى اتخاذ تدابير بوليسية بحرية لحماية القناة إذا استلزم الأمر ذلك(٨٥).

وقد شاركت حكومات النمسا وإيطاليا والروسيا بسمارك رأيه. فقد اعترضت على مسألة منح المؤتمر لبريطانيا تفويضًا بأن تعمل بمطلق حريتها فى قناة السويس، لأن فى ذلك مسئولية غير محدودة، واحتمال عدم انسحابها، وإنما عليها أن تقوم بذلك وعلى مسئوليتها الخاصة وبدون تفويض من المؤتمر. وقد أغضب ذلك جرانفيل وصرح بأن آراء بسمارك تبدو أمرًا يقوم على سوء التفاهم(٨٦).

وصرح دوفرين: «بأنه إذا لم توافق مجموعة دول شمال أوروبا على منحنا هذا التفويض، فإنه من الأفضل أن نمضى قدمًا بأنفسنا فى الحال، وأن «تحفظنا وهو (Force Majeure) سيغطى أى شىء قد نضطر إلى عمله فى مصر»(٨٧).

هذا وقامت سياسة بسمارك إزاء قناة السويس على عاملين: -

الأول: لا تفويض من قبل المؤتمر بحرية العمل فى مسألة قناة السويس، ولا يمانع فى أن تكون لبريطانيا مطلق الحرية فى هذه المسألة ولكن على مسئوليتها الخاصة.

الثانى: من أجل المحافظة على حرية الملاحة فى قناة السويس لابد من تدويل مسألة الإشراف بواسطة قوات بوليسية بحرية دولية تشترك فيها كافة الدول البحرية المهتمة بقناة السويس حتى غير الممثلة فى المؤتمر مثل: أسبانيا وهولندا واليونان، وتشترط عدم إنزال جنود للبر أو إقامة أى منشآت لها على الأرض. عندئذ يمكن لألمانيا الاشتراك فى هذه القوة البوليسية وبشرط أن تكون الموافقة عليها من داخل مؤتمر الاستانة(٨٨).

وقررت مجموعة دول أوروبا الشمالية وإيطاليا أن يلجئوا إلى روسيا لاتخاذ موقف متشدد أمام أطماع بريطانيا فى قناة السويس وباسم مجموعة دول التحالف الأوروبى، وقدم كورتى مندوب إيطاليا الاقتراح الخاص بتكوين «قوة بوليسية بحرية دولية»(٨٩).

ولقد حاول وزير خارجية بريطانيا إقناع ممثلى ألمانيا بأن الموقف فى القناة غريب، فالحكومة الشرعية وهى حكومة الخديوى ليست فى مركز تستطيع معه حماية قناة السويس أو الدفاع عنها، والحكومة الفعلية وهى القائمة بالثورة، هى التى يخشى خطرها على كيان القناة وسلامتها. والسلطان العثمانى صاحب حقوق السيادة على مصر، لم يتخذ إلى الآن أى الإجراءات التى تكفل سلامة وأمن القناة. وضرب مثلاً لذلك بأنه إذا اشتعلت النيران فى منزل، فيجب ألا يتردد سكان ذلك المنزل عن العمل على إخماد النيران دون انتظار لمجىء صاحب المنزل والحصول على إذن منه. فهذا من وجهة نظر جرانفيل هو موقف انجلترا بالنسبة لقناة السويس. وأضافت الحكومة الانجليزية إلى ذلك بأن الحماية البحرية للقناة بغير إنزال جنود على ضفتيها لا تغنى كثيرًا(٩٠).

هذا وعندما عرض كورتى اقتراحه الخاص بتكوين قوة بوليسية بحرية دولية، قبله جرانفيل ولكن بتحفظ، هو ألا يمنع ذلك من إنزال جنود لاحتلال مناطق معينة يمكن منها تأمين القناة(٩١).

ووافقت الروسيا والنمسا على الاقتراح بينما تمسكت بريطانيا بتحفظاتها واحتفظت فرنسا بحق تحديد مدى مساعدتها(٩٢).

وعلى أثر إعلان وزارة ديكلرك الجديدة فى فرنسا، نجدها ترفع يدها تمامًا عن مسألة الدفاع عن قناة السويس. لذا يقرر بسمارك ترك بريطانيا تعمل فى هذه المسألة بمطلق حريتها ولكن على مسئوليتها

الخاصة، ومنذ ذلك الوقت لم تقم ألمانيا بإثارة أى مشاكل فى وجه السياسة البريطانية فى مصر. وإن كان «هاتزفيلد» سفير ألمانيا بالآستانة يقف ضد إنهاء أعمال المؤتمر على أمل أن تشترك الدول جميعًا فى حل المسألة المصرية بدلاً من ترك هذا الحل للعمل المنفرد الذى تقوم به انجلترا(٩٣).

ولم يكن موقف النمسا يختلف كثيرًا عن موقف ألمانيا، فكانت حكومة النمسا ترى الوقوف ضد الأطماع العدوانية «البريطانية - الفرنسية» فى مصر وقناة السويس. وأن تظل القناة متمتعة بطابعها الحيادى وأن تكون الملاحة فيها مكفولة لكل الدول. وعارضت الحكومة النمساوية الاقتراح «البريطانى - الفرنسى» المقدم للمؤتمر فى جلسة ١٩ يوليو، والذى يقضى بتفويضهما حق الدفاع عن قناة السويس. وصرح «كالنوكى» وزير خارجية النمسا فى ٢١ يوليو بقوله: «إنه يعارض التدخل البريطانى الفرنسى فى مسألة قناة السويس، فهما قد جعلا من نفسيهما أوصياء عن الآخرين مهما كان الأمر ضروريًا. كما يرفض بشدة أن تتولى دولة واحدة مسئولية الدفاع عن قناة السويس»(٩٤).

وقد وافق «كاليس» - مندوب النمسا فى مؤتمر الآستانة - على مشروع كورتى الذى قدمه للمؤتمر فى جلسته الثانية عشرة والخاص بإنشاء قوة بوليسية دولية لحماية قناة السويس(٩٥).

وعلى الرغم من أن الروسيا لم تكن لها أطماع آنذاك فى وادى النيل إلا أنه كان هناك خوف من أن تجدد روسيا بعض ادعاءاتها القديمة التى رفضت فى مؤتمر برلين، فقد رأينا كيف استغلت الروسيا الحرب «الفرنسية - البروسية» عام ١٨٧٠ وتخلصت من قيود معاهدة باريس ١٨٥٦ الخاصة بالبحر الأسود(٩٦).

وكان الرأى العام الروسى متعطشًا لأخذ ثأره من انجلترا التى حولت النصر الروسى إلى هزيمة بإصرارها على إعادة النظر فى صلح سان استفانو (١٨٧٨)، ولم يكن هذا ليتأتى إلا بتحويل المسألة المصرية إلى مسألة لكل الدول الحق فى الاشتراك فيها طبقا لضمان جماعى، والتصدى لاحتمال احتلال انجلترا لقناة السويس التى كانت روسيا فى حاجة إليها لضمان مواصلاتها البحرية مع سيبيريا(٩٧). وقد عاد من جديد المندوب الروسى Onou للاشتراك فى جلسات مؤتمر الآستانة بعد انقطاعه عنها، وذلك للتشاور فى مشروع تكوين القوة البوليسية المشتركة للعمل فى القناة من حيث إنه اقتراح عملى(٩٨).

كما هاجمت الصحف الروسية إنجلترا واتهمتها بأنها قد أعدت قواتها للاستحواذ على مصر، فقد قام أحد أساتذة جامعة «سانت بطرسبورج» ويدعى مارتينز Martens بنشر دراسة عن المشكلة المصرية بمجلة القانون الدولى، وضّح فيها أهمية موقع مصر بين قارات العالم، والمصالح الأوروبية الضخمة بها. وذكر أنه لا يمكن فصل مصير مصر عن مصير قناة السويس ومستقبلها؛ فالذى تصبح له السيادة على مصر ستكون له السيادة بالتالى على قناة السويس والعكس صحيح:

"On ne peut separer Ie sort d'Egypte de I'avenir du Canal de Suez: Le Maitre de I'Egypt sera le Canal et Vice - Versa".(٩٩)

وإذا أصبح الحياد الدائم لمصر أمرًا واقعًا فإن هذا سيكون خير ضمان ضد أى محاولة لاستغلال قناة السويس من جانب دولة واحدة. وأعطى مارتينز مثالاً على ذلك حياد سويسرا وبلجيكا ولوكسمبورج(١٠٠).

هذا وقد تساءل دى جيرز De Giers (وزير خارجية روسيا) عن الإجراءات التى ترى انجلترا وجوب القيام بها لضمان سلامة الملاحة فى

قناة السويس، بحكم أن السفن الروسية الراجعة من الصين كانت على وشك المرور بها. وطالبت الحكومة الانجليزية بأن تضمن لها حرية المرور ورد جرانفيل بأن الحكومة الانجليزية طلبت من الدول الأخرى أن تبلغها وجهات نظرها الخاصة بحماية قناة السويس. وأضاف أن تقارير وزارة البحرية عن الموقف فى القناة تبعث على الاطمئنان(١٠١). وقد أدى موقف الروسيا إلى رغبة الحكومة البريطانية فى انفضاض المؤتمر، وإن كانت تميل إلى أن يكون ذلك بمعرفة دولة أخرى(١٠٢).

وعرضت حكومة البرتغال على انجلترا مساهمتها فى حماية قناة السويس إذا ما رأت حكومة انجلترا بالاتفاق مع الدول الأوروبية أهمية لاشتراك البرتغال فى ذلك(١٠٣).

كما عرضت الحكومة الاسبانية هى الأخرى على الحكومة الانجليزية استعدادها للمساهمة فى حماية قناة السويس(١٠٤).

وبالنسبة لموقف تركيا فى المؤتمر نجدها قد امتنعت بادئ الأمر عن الاشتراك فيه، ثم عدلت بعد ذلك عن موقفها - بعد ضرب الاسكندرية - واشتركت فى المؤتمر. ويعلق «هاتزفيلد» على تردد تركيا فى الاشتراك فى مؤتمر الآستانة بأنه يرجع إلى خوفها من أن تتركها أوروبا تواجه انجلترا وحدها، ومن أسباب رغبة السلطان فى استمرار أعمال المؤتمر أنه كان يأمل أن يثير الخلاف بين المندوبين، وبذلك يستطيع ممثلو تركيا إطالة مناقشات المؤتمر فى الوقت الذى يرسل السلطان قواته إلى مصر دون أى اتفاق سابق مع الحكومات الأخرى. على أن مندوبى المؤتمر سرعان ما تبينوا هذا الهدف وأدركوا خطورة استمرار جلسات المؤتمر(١٠٥).

وكانت الاستعدادات الحربية فى تركيا واضحة فقد عقد السلطان قروضًا بلغت ٤٥٠,٠٠٠ جنيه تركى(١٠٦) كما أبدت الحكومة الروسية

استعدادها لتقديم أى قروض تطلبها الحكومة العثمانية كى تتمكن من إرسال حملة عسكرية إلى مصر[١٠٧].

ورغم مشاريع تركيا للتدخل فى مصر إلا أن الحكومة البريطانية لم تعبأ بتشدد الحكومة العثمانية، ذلك أن بريطانيا كانت على يقين من تدهور الحالة الاقتصادية للدولة العثمانية وأنها لا تقوى على تحمل نفقات باهظة مهما طلبت من قروض محلية وخارجية (روسية) لتغطية هذه النفقات.

وكانت بريطانيا تعلم أن السلطان يتكلم أكثر مما يفعل، وأن مشروعه هذا مجرد حبر على ورق[١٠٨]. أما عن موقف السلطان بالنسبة للثورة العرابية وكذلك الرأى العام التركى، فكان هناك فى الواقع ميل لعرابى، وهاجمت فكرة إعلان عصيان عرابى التى كانت تلح عليها انجلترا[١٠٩]. وأرسل عرابى برسائل إلى السلطان يعلن فيها ولاءه وتصميمه على عدم السماح للأجانب بالتدخل فى شئون مصر[١١٠] وتقدم دوفرين إلى مؤتمر الآستانة فى جلسة ١٦ يولية باقتراح يقضى بمطالبة السلطان بإصدار إعلان يساند فيه الخديوى ويعلن عصيان عرابى[١١١]. ونجحت انجلترا فى ذلك، ووافق السلطان فى ١٩ أغسطس ١٨٨٢ على إعلان عصيان عرابى[١١٢].

وبالنسبة لاستعدادات تركيا الحربية نجدها قد جهزت سفينتين حربيتين كبيرتين فى ٢ أغسطس وتحركتا ليلاً واتجهت إحداهما إلى الدردنيل ثم سالونيكا والثانية إلى سالونيكا مباشرة، وكانتا محملتين بالمؤن والجنود. وكانت هناك سفن أخرى محملة بالجنود قد أبحرت فى ٣، ٥ أغسطس متجهة إلى كريت. وساد الرأى بأن درويش باشا سيقود الحملة، فقد أخذ أربعة «جنرالات» آخرين معه، وربما اتجه الأسطول إلى رودس أو كريت[١١٣].

عندئذ أعطت الحكومة البريطانية تعليماتها إلى «سيمور» بعدم السماح للسفن التركية التى تحمل جنودًا والتى من المحتمل وصولها إلى الاسكندرية، أو ميناء بور سعيد، وأن يطلب منها التوجه إلى كريت أو إلى أى مكان آخر. وكانت هذه الاحتياطات من جانب الحكومة الانجليزية بسبب إصرار الصدر الأعظم على تأكيد اخلاص عرابى وولائه له. وكان يرى أن إعلان عصيان عرابى لا معنى له، وأنه لابد أن يؤدى إلى تعقيد الموقف فى مصر وأن الباب العالى لم يفكر فى إصدار الإعلان قبل نزول القوات التركية إلى مصر. وقد طلبت انجلترا من ألمانيا أن تبذل مساعيها الودية لاقناع السلطان لتحقيق هذا الغرض. وبذل ا! سفير الفرنسى كل جهده لإقناع السلطان بإعلان عصيان عرابي(١١٤)

واشتركت المانيا والنمسا في الضغط على السلطان لتحقيق هذا الغرض. وبذل السفير الفرنسى كل جهده لإقناع الباب العالى بعدم عقد الاتفاق الحربى مع انجلترا. واعتقد دوفرين أن هدف فرنسا هو عرقلة إرسال القوات التركية لمصر(١١٥).

ولكن انجلترا على أية حال كانت تسير فى إجراءات احتلال القناة فى الوقت الذى تشغل فيه المؤتمر وتركيا بالاقتراح تلو الآخر.

وفى الجلسة الختامية للمؤتمر - وهى الجلسة السادسة عشرة - فى ١٤ أغسطس، ١٨٨٢ قدم كورتى اقتراحًا بتأجيل المؤتمر إلى أجل غير مسمى؛ وأن يقوم قادة الاساطيل البحرية بالموقع بتنفيذ الاقتراح الذى يتبناه المؤتمر: -

"Les commandants des forces navales sur les lieux seront charges par leurs gouvernements respctifs de fixer les regles a etablir pour la mise a execution du projet que la conference Venait d'adopter".

ووافق جميع الاعضاء على هذا الاقتراح وتأجلت أعمال المؤتمر(١١٦).

وفى نهاية الجلسة السادسة عشرة والأخيرة للمؤتمر أصدر قرارًا يقضى بأن الحكومات الأوروبية قد توصلت أخيرًا إلى اتفاق ودى مؤداه: «أن التسوية النهائية للأزمة المصرية لا تتم بغير اشتراك الدول الأوروبية معًا»(١١٧).

وهكذا اتخذت بريطانيا من مؤتمر الآستانة وسيلة لاحتلال قناة السويس ومصر. فبعد تحقيقها للمرحلة الأولى من مخططها بضرب واحتلال الاسكندرية لتخفى الهدف الأصلى، أثارت المخاوف على قناة السويس، وتعرضها للإغلاق وإعاقة الملاحة بها من جانب العرابيين، وكانت الدبلوماسية البريطانية داخل المؤتمر وخارجه نشطة ومرنة فتظاهرت بأنها لا تريد الانفراد بالعمل فى حماية قناة السويس وعرضت مشاركة فرنسا لها ثم إيطاليا لاحتلال القناة. وهى تعلم مسبقًا تعذر اشتراكهما فى العمليات العسكرية فى مصر والقناة. وهكذا نجحت الدبلوماسية البريطانية فى تحقيق هدفها لتتيح الفرصة للجانب العسكرى من تنفيذ المخطط الحربى السابق وضعه منذ سنوات لتضع يدها على قناة السويس، وكان لها ما أرادت.

الهوامش

(١) بالنسبة لعزل إسماعيل، راجع الوثائق الفرنسية .D.D.F - المجموعة الأولى - المجلد الثانى أرقام ٤٣١، ٤٢٤، ٤٢٨، ٤٣٩.

(٢) بالنسبة لأحداث مظاهرة سبتمبر ١٨٨١ ونتائجها راجع الوثائق الفرنسية .D.D.F المجموعة الأولى المجلد الرابع.

(٣) رئيس وزراء فرنسا ووزير خارجيتها آنذاك، تولى الحكم فى ١٤ نوفمبر ١٨٨٨ خلفًا لفيرى.

(4) Gambetta a Tissot, Paris. 17 .1. 1887. D.D.F. T. 4. No. 235.

(5) Lyons to Granville, Paris 24. 12. 1881; Parl. P. Egypt No. 5 (1882). No. 32.

(6) Granville to Lyons 6.1.1882. Par. P. Ibid. No. 44.

(٧) أحمد عبد الرحيم - المسألة المصرية ص ١٧٠ - ١٧٧.

(8) Hallberg, Op. Cit. P. 257.

(9) Gambetta a Sienkieviz. Paris, 7.1.1882. D.D.F. T.4. N. 224, 226.

(١٠) أحمد عبد الرحيم مصطفى - مصر والمسألة المصرية ص ١٧٠، ١٧٧.

(١١) المرجع السابق ص ١٨٤.

(12) Ampthii (سفير انجلترا ببرلين)To Granville, 15.2.1882 Parl. p. Egypt No. 7 (1882) No. 30; Cf. D'aubigny a Gambetta Beriln 17.1.1882, (القائم بالأعمال الفرنسى ببرلين)D.D. F. 1 ere Serie. T. 4. No. 266.

(13) Courcel a Freycinet, Berlin, 16.2.1882.. D.D.F. T.4, No 257.

(14) De Noailles (سفير فرنسا بالأستانة)a Freycinet, 5.5.1882, D.D.F.T. 4. No. 308.

a Freycinet, 16.2.1882, D.D.F.T.4. No. 257. (15) Courcel

مقاطعة الشلزويج غالبيتها من العنصر الدنمركي، والهولشتين من الألمان. وكانت شلزويج تحت حكم ملك الدانمرك، والهولشتين جزء من الاتحاد الكونفدرالي الألماني. غزتها ألمانيا ١٨٤٨ وكانت سببًا للمشاكل لدول أوروبا. عن تاريخ المقاطعتين راجع:

Taylor, Op. Cit, pp. 38, 40. 42, 166.

(16) Freycinet a Lacour (سفير فرنسا بلندن)3.2.1882, D.D.F.T. 4. No. 248.

(17) Granville to Wyndham, F.O. 4.10.1881, parl. p. Egypt 3 (88) No, 59.

(18) Freycinet, Souvenirs Op Cit. T.ii. p.228.

(١٩) أحمد عبد الرحيم مصطفى - مصر والمسألة المصرية ص ١٩١.

(20) Tissot (سفير فرنسا بلندن) a Freycinet, 2444, 1882, D.D.F.T.4. No 302 - 303; 6 Cf, Dilke, Op.. Cit. V01. p. 457.

(٢١) راجع بالتفصيل أسباب التدخل الفرنسي الإنجليزي في كتاب محمد فؤاد شكري، مصر والسودان ص ٢٠٨: ٢١٤.

(22) Freycinet a Tissot, 12.5.1882, D.D.F.T.4. No. 316. Tissot a Freycinet, Op. Cit. No. 318.

(23) Parl. p. Op. Cit. Egypt 7 (1882) No. 218, 223; Egypt 8 (1882).

(24)Tissot a Freycinet, 20.6.1882, D.D.F.T.4 No. 402.

(٢٥) أحمد عبد الرحيم مصطفى، المسألة المصرية ص ٢٠٨ - ٢٠٩.

(26) Ford (سفير انجلترا بأثينا) to Granville, Athens. 19.5.1882, parl p. E. ypt 8 (1882) No. 84.

(27) Freycinet a Tissot, 24 5. 1882; D.D.F.T. 4. No, 337, 342.

(28) Lyons to Granville, 30.5.1882, parl. p.Egypt 8 (1882) No 137.

(29).Gwynn & Tuckwell, Op. Cit; p. 401.

(30) Freycinet a Tissot, 30\ 31 Mai 1882 D.D.F.T. 4. No 355. 357, 359, 361.

(31) D.D.F.T. 4. No. 365, PARL P Egypt 11 (1882) No. 26; 27; 32; 44.

(٣٢) أحمد عبد الرحيم. المسألة المصرية ص ٢٢٢.

(٣٣) محمد مصطفى صفوت. الاحتلال الانجليزى لمصر ص ٤٨، عبد الرحمن الرافعى. الثورة العرابية ص ٣١٥.

(٣٤) عبد الرؤوف عمرو. قناة السويس ومؤتمر الآستانة ص ١٢٣ ـ ١٢٤. وهى رسالة ماجستير فى التاريخ الحديث من جامعة الدول العربية (معهد البحوث والدراسات العربية ١٩٧١) وتم نشرها بالهيئة العامة للكتاب ١٩٧٨ باسم (قناة السويس فى العلاقات الدولية ١٨٦٩ ـ ١٨٨٣) وبنفس مضمون الرسالة.

(٣٥) أحمد عبد الرحيم مصطفى. المسألة المصرية ص ٢٣٩.

(٣٦) عبد الرؤوف عمرو. قناة السويس ومؤتمر الآستانة ص ٥.

(37) De Notilles(سفير فرنسا بالآستانة) a Freycinet, 25.6.1882, D.D.F. Tlsre. perie. T. 4, No. 409, 411, Cf. parl. p. Egypt 7 (1882) No. 28.

(٣٨) محمد صفوت. الاحتلال الانجليزى لمصر ص ٤٨.

(٣٩) محمد صفوت. انجلترا وقناة السويس ص ٦٩ ـ ٧٠.

(40) Freycinet, Souvenirs, Op. Cit. T.i. p.232.

(41) Freycinet a Vissot, Paris, 16.7.1882, D,D F.T.4. No; 453. Cf; Granville to Lyons, 21.7.1882, Par, P. Egypt 17 (1882) No. 368. (راجع نص الاقتراح بالوثيقة المذكورة).

(42) DD.F. 1 ere Serie. T.4. Nos. 416, 422; 428.

(43) Freycinet a Tissot, 6.7.882, D.D.F. 1 ere serie. T.4. No. 428.

(44) Tissot a Freycinet, Lond. 8.7.1882, D.D.F. Op. Cit. No. 434.

(45) Ibid.

(46) Duffrin to Granville, Therapia, 19.7.1882, Parl. p. Egypt. 17 (1882) No. 432.

(٤٧) قائد الأسطول البريطانى المتواجد بالاسكندرية.

(48) Parl. P. Egypt 17 (1882), Admilrality, 23.6.1882, No. 6.

(49) D'Aunay (سفير فرنسا بلندن) a Freycinet, Lord. 20.7.1882, D.D.F. T.4. Mo. 466.

(50) De Noailles a Freycinet, 197. 882, D.D.F. 1 ere Serie. T. 4 No. 460.

(51) Courcel a Freycinet, Berlin 20. 7. 1882 D.D.F. 1 ere T. 4 No. 463.

(52) Courcel a Frevcinet., Berlin 21.7.1882, D.D.T. 1 ere serie T.4. No; 467.

(53) Freycinet, Souvenirs., Op Cit. T. i p. 332.

(٥٤) أحمد عبد الرحيم - المسألة المصرية ص ٢٧٠.

(55) Freycinet a D'Aunay; Paris. 23.7.1882. D.D.F. 1 ere serie T.4. No. 470.

(٥٦) زعيم الجمهوريين فى فرنسا.

(57) Roux. C, Op. Cit. T. ii. p. 75.

(58) Roux, Op. Cit. P.76.

(59) Freycinet a De Vorges., Paris , 26.7.1882. D.D.F. 1 ere Serie T.4. No. 476.

(60) Roux C., Op Cit, T. ii. pp. 76 - 77.

(61) Hallberg Op. Cit. p. 262.

(62) Lord Lyons a Freycinet, Paris, 26.7.1882. D.D.F. 1 ere serie, T. 4 annexe to No. 478. p. 453.

(أوردت الوثائق الفرنسية النصين الانجليزى والفرنسى).

(63) Lyons to GranVille, 28,7, 1882. Parl. P,No. 476.

(64) Granville to Dufferin, 28., 28.7.1882, Parl. p. Op . Cit, No. 478.

(65) De Courcel a Freycinet; 28. 7. 1882. D.D.F. T.4. No. 484.

(66) Freycinet, Souvenirs, Op. Cit. T.2. P. 237.

(٦٧) محمد صفوت - انجلترا وقناة السويس ص ٨٥.

(68) Freycinet, souvenirs, T.I. Op. Cit. p. 238.

(69) Freyoinet, Souvenirs, Op. Cit, pd. 234 - 5.

(70) Kamel - Sayed. La confrence de Constantinaple et la quesion d'Egypte 1882, Paris 1918. p. 280.

(71) Lyons to Granville, Baris 29.7.1882. pp. Egypt 17 (1882) No. 490.

(72) Roux J.C; Op. Cit, T.ii.p. 78.

(73) Gooch, G.P., History of Modern Europe 1878 - 1919. p. 55.

(74) Freycinet, Souvenirs, T. ii, pp. 239 - 240.

(75) Ibid. pp. 243 - 4.

(76) Hallberg, Op. Cit.. p. 262; Cf. Marlowe, Gromer in Egypt. p. 67.

(77) Marlowe, Op. Cit. 67.

(78) Freycinet, Op. Cit. p.233. Cf. Marlowe, J, Cromer in Egypt. p. 67.

(79) Paul Cambon Correspondences, paris 1940. T.I.P. 179.

(80) Roux, Ch, Op. Cit. T. 2. P. 79.

(81) Paget to Granville., Rome. 31.7.1882. Parl p. Egypt 17 (1882) No. 515.

(82) Gooch., Op. Cit. p. 56.

(83) Granville J. Walsham, 21.7.1882. par. p. Egypt 17 (1882) No. 370., Hallberg p. 261.

(84) Freycinet aux Ambassadeurs de France, Paris. 27.7.1882. D.D.F.T. IV. No. 482; 484.

(85) Ibid.

وانظر أيضًا - صفوت - انجلترا وقناة السويس ص ٧٨ وأحمد عبد الرحيم المسألة المصرية ص ٢٦٩.

(86) Granville to Walsham, 28.7.1882. Par p. Egypt 17 (1882) No. 433.

(87) Duffrin to Granville, 21.7.1882. 1882. Parl p. Egypt 17 (1882) No. 433 Page 216.

(88) De Courcel (سفير فرنسا ببرلين) a Freycinet, Berlin. 28.7.02. D.D.F.T. 4. 1 ere seril, No. 484. pp. 459 - 462.

(89) Duffrin to Granville. 2.8.1882, Parl. p. Egypt 17 (1882). No. 544.

(٩٠) محمد مصطفى صفوت - انجلترا وقناة السويس ص ٧٨ - ٧٩.

(91) Granville to Walsham. 9.8.1882. pp. Egypt 17 (1882). No. 615.

(92) De Noailles a Duclerc, 11.8.1882. D.D.F. Op. Cit., No. 503. p. 273.

(٩٣) أحمد عبد الرحيم - المسألة المصرية ص ٢٦٤.

(94) H. Elliot to Ganville, 21.7.1882. Parl. p. Egypt 17. (1882) No. 399. p. 202.

(95) Duffrin to Granville, 2.8.1882. pp. Op. No. 544 (inclosure).

(٩٦) راجع الفصل الثالث من الباب الأول ص ١٤١ وما بعدها.

(97) Wallace, Macklenzie, Egypt and the Egyptian Question, Lon. 1882. p. 94.

(98) Courcel a Freycinet, 31.7.1882. D.D.F. Op. Cit. No. 490.

(99) Juliette Adam, L'Angleterre en Egypte. Paris 1922, pp. 70 - 71.

(100) Ibid.

(١٠١) أحمد عبد الرحيم المسألة المصرية ص ٢٧٠.

(١٠٢) المصدر السابق ص ٢٦٣.

(103) Sempago to Granville., 14.8.1882 Parl. p. Egypt 17 (1882) No. 661.

(104) Granville to Morier, 20.8.1882, Parl. p. Egytlt. 18 (1882). No. 18.

(١٠٥) أحمد عبد الرحيم - المسألة المصرية ص ٢٦٤.

(106) Kamel, Sayed, Op. Cit. pp. 308.

(107) Ibid.

(108) Dufferin to Granville, 9.8.1882, Parl. P. Egypt 17 (1882) No. 624.

(١٠٩) أحمد عبد الرحيم - المسألة المصرية ص ٢٦٤.

(110) Dufferin to Granville, 26.7.1882. Parl. P. Egypt 17 (1882) No. 443.

(111) Ibid: P. 460.

(112) Dufferin to Granville, Const. 9.8.1882. Parl. p. Egypt 17 (1882) No. 680.

(113) Ibid. No. 568. 5.8.1882; Cf. Kamel, Sayed, Op. Cit. p. 309.

(١١٤) أحمد عبد الرحيم - المسألة المصرية ص ٢٦١ - ٢٦٢.

(١١٥) المرجع السابق ص ٢٦٠ - ٢٦١.

(116) De Noailles (سفير فرنسا بالأستانة) a Freycinet, 14.8.1882, D.D.F.T. 4. No. 509.

(117) Dufferin to Granville, 17.8.1882., pp. Egypt 18 (1882) No. 1.

الفصل الثالث

الاحتلال الإنجليزى لقناة السويس

- ضرب مدينة الإسكندرية فى ١١ يوليو ١٨٨٢ ونتائجه.
- الخطة العسكرية لاحتلال قناة السويس.
- تحركات الأسطول البريطانى لاحتلال القناة.
- موقف دى لسبس من الأزمة.

إذا كنا قد ألقينا الضوء فى الفصل السابق على النشاط الدبلوماسى لتبرير احتلال قناة السويس فإننا سنتناول هنا بالدراسة التنفيذ العملى للخطة العسكرية التى أعدتها إنجلترا لاحتلال قناة السويس. فعلى حين كان مؤتمر الآستانة يتحرك ببطء، بيتت الحكومة البريطانية النية للعمل منفردة فى مصر. فبعد وصول أساطيل إنجلترا وفرنسا للإسكندرية فى مايو ١٨٧٢، حاولت السلطات المصرية تدعيم تحصينات الإسكندرية، فكان رد السلطات البريطانية تعزيز الأسطول البريطانى الراسى فى مياه الإسكندرية[١]. واقترح الأدميرال الإنجليزى بالإسكندرية دعوة تركيا فى الوقت نفسه لإرسال سفينة حربية للإسكندرية وإخطار الدول بذلك[٢]. كما أرسلت ألمانيا السفينة الحربية Habicht[٣] وأرسلت أمريكا السفينة الحربية Lancaster[٤]؛ وذلك بحجة حماية الرعايا الأجانب بعد الاضطرابات التي سادت البلاد خلال شهرى مايو ويونيو، والتى كان لإنجلترا دور كبير فيها. فقد استولى الذعر على الجالية الأوروبية فى مصر بسبب تلك الأحداث، واتجه معظمهم للإسكندرية حيث كانت فى انتظارهم حوالى ٢٥ سفينة تابعة للدول الغربية، وبلغ عدد المسافرين على السفن ١٤ ألف فرد، واستعد ستة آلاف آخرين للسفر[٥]. وكانت

تقارير القنصل الفرنسى فى مصر (سنكفكيز) تشير أيضًا إلى استمرر هجرة الأوروبيين من البلاد، وتوقع السفير «عمل بريطانى قريب» بدليل فراغ القنصلية البريطانية من الموظفين، فيما عدا اثنين لتسجيل أسماء الإنجليز الذين يرغبون فى البقاء بمصر(٦).

كذلك بعث كارتريب - القنصل البريطانى بمصر - بتقرير لحكومته بأن هجرة الأوروبيين: "The Exodus of Europeans" آخذة فى الازدياد الشديد، لدرجة أن وكلاء الشركة الملاحية البريطانية P & O قد نقلوا مقار مكاتبهم إلى الميناء نظرًا للضغط الشديد على السفن(٧).

وتذكر الوثائق البريطانية أيضًا أن الجالية اليونانية بالإسكندرية قد انتابها الذعر نتيجة الأحداث الجارية آنذاك، وأنهم ينظمون وسائل «الدفاع الذاتى» وذلك فى حالة نشوب الاضطرابات وتعرضهم للهجوم، وأن الحكومة اليونانية قد أرسلت باثنين من العسكريين للإسكندرية لحماية اليونانيين المقيمين بها فى حالة الضرورة(٨).

وراقبت الحكومة البريطانية تطور الأمور فى مصر بكل عناية واهتمام، وأرسلت لقائدها البحرى (سيمور) الذى كان يرابط بقطع الأسطول بالإسكندرية، تطلب منه مراقبة ما تقوم به السلطات الحربية المصرية فى هذه المدينة وتدمير الحصون.

ومن العجيب حقًا أن يعتبر الإنجليز جهود المصريين لتحصين بلادهم عملاً عدائيًا موجهًا ضدها. وقامت بضرب الإسكندرية يوم ١١ يوليو ١٨٨١ بعد أن دافع أهلها عنها دفاعًا مشهودًا - رغم القوى غير المتكافئة - واضطر العرابيون إلى اتخاذ قاعدة جديدة لهم فى كفر الدوار(٩). وكانت الحكومة البريطانية قد بيتت النية على ضرب الإسكندرية واحتلال قناة السويس قبل اختلاق مسألة ترميم الحصون.

فنجد فى ٢٢ يونيه ١٨٨٢ - أى قبل انعقاد مؤتمر الآستانة بيوم - «ليونز» سفير إنجلترا بباريس، يعرض على الحكومة الفرنسية الاشتراك فى وسائل عاجلة بقصد حماية قناة السويس. وأرسل فريسنيه رده إلى «تيسو» يخبره بأن قناة السويس غير معرضة للخطر، وأن شركة القناة ذاتها لا تخشى من شىء سوى تلك الحماية التى يراد فرضها عليها. لأن احتلال قناة السويس قد يؤدى إلى قطع ترعة الإسماعيلية، ويعرض القناة البحرية نفسها لأعمال عدائية. كما أنه سيترتب على احتلال القناة بالضرورة احتلال القاهرة والإسكندرية بل مصر كلها، وأنه ليس لفرنسا الحق فى التدخل العسكرى فى الوقت الذى دعت فيه دول أوروبا للتشاور فى أنسب الحلول للمسألة المصرية، كما وأن فرنسا لا تسمح لدولة أخرى بالتدخل. وعارض فريسنيه فكرة جرانفيل(١٠).

وكان سيمور قد طلب من الحكومة البريطانية فى ٣ يوليو ١٨٨٢ الإذن بضرب بطاريات ميناء الإسكندرية، وتلا ذلك سلسلة من المناقشات العاصفة بين أعضاء مجلس الوزراء، وأوضحت الحكومة الفرنسية لإنجلترا أنها لن تشترك معها فى ضرب الإسكندرية، ورأى كثيرون من أعضاء الوزارة أن الضرب سيتبعه حملة عسكرية واحتلال مؤقت لمصر. ويعلق مارلو على ذلك، بأن أحدًا لم يسأل أو يستفسر عن مدى تهديد بطاريات طوابى الإسكندرية للسفن البريطانية، فيما عدا برايت Bright الذى استقال من الوزارة احتجاجًا على ضرب الإسكندرية. واعتقد مارلو أن برايت قد رأى أن تأمين قناة السويس هو وحده الذى يدعو إلى الضرب فى حالة التهديد(١١). كما اعتقد بعض أعضاء الوزارة البريطانية وبالأخص جرانفيل أن ضرب الإسكندرية سيؤدى إلى سقوط عرابى واستعادة الخديوى لسلطته(١٢).

وعارضت فرنسا ضرب الإسكندرية، وأصدرت بتعليماتها إلى قائد أسطولها بميناء الإسكندرية «كونراد» Conrad بالانسحاب والتوجه لميناء بورسعيد إذا ضربت الحصون[١٣]. فقد رفض فريسنيه – فى ٥ يوليو – إعطاء «الأدميرال» الفرنسى أوامر مماثلة كالتى أعطيت للأدميرال الإنجليزى بضرب الإسكندرية وبالعمليات الحربية. فالحكومة الفرنسية لا تستطيع الاشتراك فى إجراءات هجومية فى مصر بدون تصديق البرلمان على ذلك[١٤]. واعتقد الانجليز أن الفرنسيين يتحينون الفرصة للنزول فى بورسعيد وأنهم يضعون الخطط للزحف السريع على القاهرة، حين اكتشف الأدميرال الإنجليزى أن زميله الفرنسى قد أعطاه معلومات كاذبة عن عدد المدرعات الفرنسية فى قناة السويس[١٥].

ولم يتأثر بسمارك بأحداث ١١ يوليو، وهاجمت صحف برلين بشدة ضرب الإسكندرية، كذلك احتجت ألمانيا على «شارلزديلك» الذى أعلن فى مجلس العموم البريطانى أن إنجلترا تتمتع بتأييد ألمانيا والنمسا فى هذا العمل (ضرب الإسكندرية). واشتكى السفير الألمانى فى لندن بذلك يوم ١٦ يوليو. ويذكر شارلز ديلك أن السفير الألمانى أفهمه «أن التصريحات تجعل المراسلات السرية مستحيلة»:

"Announcement made Confidential Communication Impossible"

وأرسل بسمارك شكوى فى ٢٠ يوليو على خطاب «شارلزديلك» المذكور فى البرلمان، وقد اعترف بعد ذلك «مونستر» Count Münster – سفير ألمانيا بلندن – بأن ألمانيا تعطى بريطانيا «تأييدها المعنوى» ورأى «شارلزديلك» أنه لا يوجد فارق بين التأييد المعنوي والموافقة[١٦]. ولم يختلف موقف النمسا عن موقف ألمانيا. وقد تأثرت الحكومة الإنجليزية بقرارها النهائى باعتبارات أخرى، فالرأى العام الإنجليزى، وبخاصة الدوائر التجارية الشديدة الاهتمام بقناة السويس، كانت شديدة

الحماس للتدخل[١٧]. هذا وقد أرسلت الحكومة البريطانية قوات من جزيرة قبرص فى ١٧ يوليو (ثلاثة آلاف جندى) عسكروا خارج الإسكندرية[١٨].

وباحتلال مدينة الإسكندرية فى ١٥ يوليو ١٨٨٢ تمت المرحلة الأولى من الخطة الاستراتيجية التالية وهى احتلال قناة السويس، فمن طريقها يسهل احتلال العاصمة. وكانت وزارتا الحربية والبحرية البريطانية قد عقدتا العزم منذ أوائل هذا العام أن يكون الهجوم على مصر من ناحية قناة السويس، وتقرر فى أواسط يونيو أن تمهد السبيل لذلك بالرشوة بين بدو الشرق[١٩].

وهكذا كانت الاستعدادات العسكرية قد سبقت ضرب الإسكندرية منذ مدة. ففى نوفمبر ١٨٨١، كلف جولدسمد (Goldsmid) بأن يجمع المعلومات الخاصة بالجيش المصرى والتحصينات القائمة فى البلاد. وقد فحص ولزلى و«تشيلدرز» التقريرات التى أرسلها إلى لندن بعناية حتى يصبح فى وسعها إعداد الحملة إذا ما اقتضت الظروف، وفى وزارة الحربية كان تشيلدرز قد درس كافة الاحتمالات. وفى ٢٢ يونيه صرح جرانفيل للورد سبنسر بأنه لا مفر من التدخل[٢٠]. وذكرت الكولونيل «سبتان» Septan أن وزارة الحربية الإنجليزية رأت منذ ٢٨ يونيه - أى قبل ضرب الإسكندرية - ضرورة احتلال قناة السويس وأخذت تدرس الوسائل لتحقيق هذا المشروع[٢١].

وفى ٣٠ يونيه ١٨٨٢ نجد تيسو Tissot يرسل إلى فريسنيه - وزير خارجية فرنسا - رسالة يخبره فيها بأن الملحق البحرى الفرنسى بإنجلترا قد أخبره بأن هناك نشاطًا عسكريًا ملحوظًا، وأن هناك حملة عسكرية يقدر عدد أفرادها ما بين ٢٢ ألف إلى ٣٠ ألف فرد تجهز ولا يعرف وجهتها. إلا أن الصحف تحدثت عن القناة. وأنه من أجل

حماية القناة حماية فعلية يجب احتلال القاهرة[٢٢]. ويتضح من رسالة تيسو المذكورة، انشغال مجلس الوزراء البريطانى فى هذه الفترة، بالإعداد للخطة العسكرية لاحتلال مصر وقناة السويس. بدليل فشل تيسو فى الاتصال بجرانفيل خلال هذه الفترة وإرساله تقريرًا بذلك لحكومته[٢٣] وفى تقرير آخر لتيسو - فى ٨ يوليو - أوضح الاستعدادات العسكرية فى بريطانيا واستعداد مصانع الأسلحة لإنتاج الذخيرة. وإرسال إنجلترا سبعة آلاف جندى من قوات الهند إلى مالطة وقبرص[٢٤].

وفى تقرير آخر للقائم بالأعمال الفرنسى بلندن (D'Aunay) يذكر أن مجلس الوزراء الإنجليزى يبحث مسألة إرسال ٢٠ ألف جندى إلى قبرص، ١٥ ألف من إنجلترا و ٥ آلاف من الهند[٢٥].

وفى ٢٠ يونيه ١٨٨٢ عقد فى وزارة الحرب البريطانية اجتماع عسكرى على مستوى عال برئاسة «الجنرال ولسلى» حضره مختلف رؤساء إدارات الوزارة، لبحث خطة الحملة البريطانية لاحتلال مصر، وتلخصت فى احتلال الإسكندرية، وتحويلها إلى قاعدة رئيسية للعمليات ونقطة تجمع للقوات والمعدات والسفن والقيام من هناك بكل ما يمكن من المناورات الخداعية لخداع القيادة العرابية عن اتجاه التقدم الحقيقى نحو القاهرة، والذى سيتم عن طريق الإسماعيلية - ٧٥ ميلاً فقط - ويمر بمناطق صحراوية بجوار ترعة الإسماعيلية ولا تعترض سبيله الموانع المائية العديدة الموجودة فى الدلتا فى فترة الفيضان التى تمتد من شهر أغسطس حتى أكتوبر، فيما لو سلكت القوات طريق كفر الدوار - القاهرة، والذى يبلغ طوله ١٢٠ ميلاً هذا فضلاً عما يوفره طريق الاقتراب من الإسماعيلية من إمكانيات سهلة لزحف أو مطاردة الفرسان السريعة حتى القاهرة عقب هزيمة القوات المصرية قرب قناة السويس.

وأن احتلال القاهرة بسرعة سيؤدى إلى نهاية مدة الحملة بحكم أنه لن يعطى الفرصة أو الوقت الكافى لإعادة تجميع القوات المصرية الأخرى الموزعة على المواقع والمناطق الأخرى.

لذلك كان من الضرورى لنجاح الخطة المذكورة الاستيلاء السريع على بورسعيد والإسماعيلية لتأمين القناة نفسها من أى تخريب وكذلك ترعة الإسماعيلية للحيلولة دون قطع المياه عن بورسعيد والإسماعيلية، مع الاستيلاء على وصلة السكة الحديد عند نفيشه وإصلاح كل تخريب بها لتسيير القطارات المحملة بالمؤن وراء الجيش فضلاً عن تسيير كل ما يمكن من القوارب فى الترعة، واستكمالاً لعملية تأمين القناة كان من الضرورى احتلال السويس بقوات هندية تبحر من بومباى.

كما تمت الترتيبات لإرسال الخيام والأخشاب من قبرص وإنشاء المستشفيات فى مالطة وقبرص. وأعدت «الأدميرالية» فى بريطانيا ٦٩ سفينة نقل من الخطوط التجارية لنقل القوات الرئيسية للحملة ومعداتها من بريطانيا نفسها فضلاً عن تأجير خمس سفن أخرى لنقل البغال من ناتال إلى مصر، واستخدام البحرية لسفن الجنود التسع الخاصة بها والتى كان على خمس منها المعاونة فى نقل القوات البريطانية الموجودة هناك.

وقد بلغت جملة القوات الرئيسية للحملة والتى بدأت تبحر من موانى بريطانيا ابتداء من ٢٧ يوليو (١٦٤١٦) رجلاً وقد استكمل وصول هذه القوات كلها تقريبًا فى الإسكندرية فى ٢٢ أغسطس، هذا فضلاً عن إرسال الحاميات البريطانية المرابطة فى جبل طارق ومالطة ٧٥٩٢ رجلاً للإسكندرية. كما تشكلت القوة المبحرة من الهند فى أغسطس من ٧ سفن نقل من كتيبتين مشاة بريطانيتين و٣ وحدات من فرسان «البغال» وكتائب مشاة هندية أخرى وجنود ألغام وبلغت جملة هذه القوات ٦٩٣٠

جنديًا[٢٦]. وبلغت جملة قوات الحملة البريطانية على مصر نحو ٣٥ ألف جندى، ويؤكد بلنت أن الجيش الإنجليزى كان يربو على ثلاثين ألف جندى[٢٧].

وذكر السفير الإنجليزى بباريس لفريسنيه فى ١٢ يوليو ١٨٨٢ أن الحكومة المصرية قد تضطر بعد حوادث الإسكندرية وانتقال الأسطول الفرنسى إلى بورسعيد إلى تدمير القناة كخطة حربية، ولذلك يجب أن يوعز إلى مؤتمر الآستانة ليوصى إنجلترا وفرنسا باحتلال قناة السويس. وقبل فريسنيه هذا الرأى وقال: «إنه مادام لابد من الحصول على موافقة أعضاء مؤتمر الآستانة بندب إنجلترا وفرنسا لاحتلال القناة، فلن يجد صعوبة فى الحصول على موافقة البرلمان الفرنسى على المشاركة فى هذا العمل. على أن يغطى بروتوكول النزاهة أى إجراء يقصد به حماية القناة وأن من واجب الدول الكبرى والباب العالى أن تقترح هذا العمل أو تضمنه وأن يتم على وجه السرعة»[٢٨].

هذا وقد أعطت الدبلوماسية البريطانية هذا الموضوع قدرًا كبيرًا من العناية فأرسلت إلى ألمانيا بعد ضرب الإسكندرية تخبرها بأن قناة السويس أصبحت مهددة بالأخطار نتيجة الأحداث المصرية واستفسرت من ألمانيا عن الإجراءات التى يمكن أن تتخذها ألمانيا للتوصية بتأمين هذا الممر[٢٩].

كذلك أرسل «تيسو» - سفير فرنسا بلندن - برقية إلى فريسنيه يوم ١٤ يوليو يخبره أن الحكومة البريطانية قد أصدرت أوامرها إلى بعض قطع أسطولها بالتجول فى قناة السويس لحماية الملاحة بها ضد أى هجمات، وأنها قد اتخذت هذا القرار استجابة لرغبة أغلبية غرف التجارة فى بريطانيا. وأن الرأى العام فى بريطانيا تأثر بما فيه الكفاية،

وأنه ليس من المستبعد أن تقوم بريطانيا تحت ضغط من الرأى العام باحتلال قناة السويس فى حالة مهاجمتها[٣٠].

وبناء على هذه البرقية أرسل فريسنيه تعليماته إلى الأدميرال «كونراد» قائد الأسطول الفرنسى المتواجد فى بورسعيد أن يطوف بدورة فى قناة السويس لحماية حركة المرور بها[٣١].

وصدرت التعليمات للجنرال «ولسلى» قائد الحملة فى ٦ يوليو - بمغادرة لندن - بعد دراسة خطة الغزو بطبيعة الحال - والإبحار إلى جزيرة قبرص على رأس قوة حربية باعتبارها مقدمة للحملة. وكان عليه البقاء بجزيرة قبرص لحين صدور تعليمات أخرى إليه بالإبحار إلى منطقة قناة السويس.

وكان الأسطول البريطانى فى البحر المتوسط والبحر الأحمر على أهبة الاستعداد. وأعطيت التعليمات للأسطولين بالبقاء قريبًا من قناة السويس خلال شهرى مايو ويونية ١٨٨٢[٣٢]. بدأ وصول القوات البريطانية إلى منطقة قناة السويس فى وقت مبكر قبل احتلال مدينة الإسكندرية، وحتى لا تتمكن القوات المصرية من إحداث أى تخريب بمنطقة القناة، فقد أرسلت وزارة الحربية بتعليمات إلى سيمور فى ٥ يوليو ١٨٨٢ بسرعة إرسال سفينة حربية إلى بورسعيد بحجة حماية الرعايا البريطانيين[٣٣].

وفى نفس الوقت حذرت الحكومة قناصلها فى بورسعيد والسويس (٦ يوليو ١٨٨٢) باتخاذ الاحتياطات اللازمة لحماية أنفسهم فى هذه الأماكن، وذلك بعد إجراءات محاصرة الإسكندرية والتهديد باستخدام القوة ضد الحامية[٣٤]. وبعد احتلال مدينة الإسكندرية فى ١٥ يوليو ١٨٨٢، أخذت تتوافد على الإسكندرية جموع غفيرة من السكان

الأوروبيين. ورأى «كارتريت» Cartwright (الذى ناب عن مالت عند غيابه عن مصر) أنه من الضرورى اتخاذ الاحتياطات الشديدة لضمان أمن القوات البريطانية الضخمة التى أخذت فى النزول للإسكندرية، يومًا بعد يوم. كذلك أخذت قطع الأسطول البريطانى تتوافد على ميناء الإسكندرية فى ١٥ أغسطس على السفينة Calabria[٣٥].

هذا وكانت قد صدرت تعليمات - فى ٩ يوليو - إلى القنصل البريطانى فى بورسعيد واليس (J. F. Wallis) بتحذير الرعايا البريطانيين فى بورسعيد بأن يرحلوا عن المدينة. وفى صباح اليوم التالى سارع عدد كبير من الرعايا البريطانيين والفرنسيين والإيطاليين والألمان واليونان والأستراليين بالاحتماء فى السفن الموجودة فى الميناء. وانتشرت إشاعة بأن القوات الموجودة بدمياط قد صدرت إليها الأوامر بالحرب، وساد الذعر بالمدينة فأصدر محافظ بورسعيد منشورًا للقناصل يؤكد لهم فيه أنه لا خطر البتة. وفى يوم ١١ يوليو عندما ضربت الإسكندرية ظل اللاجئون فى بورسعيد محتمين على ظهر السفن بالميناء. وكانت السفينة الحربية البريطانية «إيريس» Iriss والمتواجدة بالميناء تقوم بدور الحراسة خلال هذه الفترة.

وكانت السفينة الحربية المصرية سخا قد وصلت لميناء بورسعيد قبل يومين من ضرب الإسكندرية ورست هذه السفينة بالميناء فى مواجهة السفينة الحربية البريطانية «إيريس» لمراقبة تحركاتها. وكانت مدافع كل منهما مصوبة ناحية الأخرى، وكان الأدميرال «سيمور» قد هدد قائد السفينة الحربية المصرية بسبب الضوضاء التى يثيرها البحارة المصريون أثناء إجراء تدريباتهم اليومية على السفينة. فهدده بأنه إذا لم يكفوا عن ذلك فسيأسر السفينة أو يغرقها. وأذعن قائد السفينة المصرية إزاء تهديدات «سيمور»[٣٦].

وقامت بريطانيا بتعزيز القوة البحرية الموجودة ببورسعيد. فوصلت السفينة البريطانية Penelope بقيادة الأدميرال هوسكنز، وفى ١٤ يوليو بدأت بعض القطع البحرية البريطانية عبور القناة. وفى نفس الوقت صدرت تعليمات للأسطول الفرنسى فى ١٥ يوليو باقتفاء أثر الأسطول البريطانى فى عبور قناة السويس. واتجهت المدمرة البريطانية "Orion" وهى من كبرى سفن الأسطول البريطانى - بقيادة «ريتزروى» "Ritz Roy" من الإسكندرية إلى بورسعيد فى طريقها للتمركز فى بحيرة التمساح بالإسماعيلية. فوصلت بورسعيد يوم ٢٦ يوليو وعندما طلبت دخول القناة احتجت سلطات شركة قناة السويس لذلك. ودخلت القناة وتوقفت عند القنطرة حيث كانت التعليمات التى لدى «ريتزروى» قطع السلك التلغرافى الذى يربط القاهرة بالقسطنطينية ويمر بالقنطرة، ولكن وصلته تعليمات أخرى من هوسكنز "Hoskins" تلغى تعليمات قطع الكابل المذكور، فواصلت السفينة Orion رحلتها حتى وصلت إلى الإسماعيلية فى يوم ٢٧ يوليو، وألقت مخاطيفها ببحيرة التمساح على بعد ٨٠٠ ياردة من مدينة الإسماعيلية(٢٧).

هذا وكانت وزارة البحرية قد أبرقت إلى قائد الأسطول بالإسكندرية «سيمور» فى ٢ يوليو بأن يتوجه إلى بورسعيد وجاء بالبرقية: «ربما يكون ضروريًا احتلال بورسعيد والإسماعيلية فى الحال ويجب أن يكون الأدميرال هوسكنز مستعدًا لمصاحبة السفينة الحربية Penelope فى اتجاه الإسماعيلية. وضرورة وجود قوات كافية لاحتلال بورسعيد. وعليك تقديم تقرير عاجل عن القوات اللازمة لاحتلال نفيشة. وأن تصدر التعليمات «للأدميرال هوسكنز» بأن الاستعدادات المصرية فى قلعة الجميل تهدد بورسعيد ويجب إبلاغ القائد المصرى أنه إذا لم يتم إخلاؤها فسيتم تدميرها. وعليك أن ترسل سفنًا لتدميرها»(٣٨).

ولقد لجأ محافظ بورسعيد ونائبه فى ٢٨ يوليو خوفًا على حياتهما إلى إحدى السفن البريطانية بالميناء (Poonah). وكانت التعليمات قد صدرت لإحدى السفن الألمانية Move فى ٢٩ يوليو بالقيام بدور الحراسة فى القناة. وأبرق الأدميرال «هوسكنز» إلى الأدميرال الفرنسى فى بورسعيد فى يوم ٣١ يوليو بتأجيل العمل. وأرسلت التعليمات للسفينة الحربية الفرنسية Thetis بمغادرة الإسماعيلية. ومراعاة الحياد الصارم[٣٩].

وكان على الأدميرال «هوسكنز» - بناء على التعليمات الصادرة إليه فى ٣ أغسطس أن يقصر عملياته فى قناة السويس على المحافظة على الوضع الراهن "Status quo" ولا يقوم بعمليات إنزال بحرى، اللهم إلا فى حالة حماية الرعايا البريطانيين. أو عند أى محاولة لسد قناة السويس، عندئذ يستطيع سيمور التصرف. وهذا التحفظ الذى أخطر به «سيمور» كان مؤقتًا وللطوارئ بالنسبة للعمليات الحربية المستقبلة وأخذت القطع البحرية البريطانية تفد لبورسعيد يوم ٥ أغسطس والأيام التالية[٤٠].

وترددت فى هذه الفترة أنباء عن مشروع لدى الانجليز بإرسال قوات من الهند تمر عبر قناة السويس حتى الإسماعيلية[٤١]. وعند السويس - المدخل الجنوبى لقناة السويس - كانت بريطانيا قد وضعت الخطة لاحتلالها قبل أى نقطة على القناة. أرسل القنصل البريطانى بمدينة السويس «وست» West تقريرًا عن الحالة هناك إلى لورد جرانفيل يقول ما ملخصه: «لقد لجأ البريطانيون المقيمون بالسويس إلى الاحتماء بالسفن وكانوا يعيشون فى قلق على ظهر القوارب.

ووصلت سفينة جلالة الملكة فى ٢٩ يوليو، وكان قائد الأسطول البريطانى فى القطاع الجنوبى «وليام هويت» William Hewett قد وصل

للسويس فى ٢ أغسطس بقيادة سبع قطع بحرية. ويذكر القنصل البريطانى أنه قد توجه بصحبة «هنرى جبسون Henry C. Gibson» لتسليم محافظ المدينة بلاغًا بأن القوات البريطانية قد احتلت المكان (السويس) ولم يقاوم هذا الاحتلال من الجنود الموجودين هناك. وقد تم احتلال السويس بمشاة الأسطول فى ٢ أغسطس ١٨٨٢ وكان عددهم ٥٠٠ فرد، وانسحبت القوات المصرية الموجودة بالسويس[٤٢].

وبذلك تم إغلاق المدخل الجنوبى لقناة السويس. وقد أثار احتلال الإنجليز لمدينة السويس الرأى العام الفرنسى، فأعلنت صحيفة «لاسيكل Le Siécle أن الإنجليز نزلوا على القناة كاللصوص كما نددت صحيفة "Le Télégraphe" بأعمال اللصوصية التى اقترنت فى مصر كما كانت لهجة الصحف النمساوية تنم عن العداء الشديد[٤٣].

وكان مكتب «التلغراف» بالمدينة مازال فى أيدى رجال عرابى، ثم توافدت قطعتان بحريتان أخريان لبحيرة التمساح بالإسماعيلية فى ٢٩ يوليو[٤٤]. ووصلت قوات مصرية إلى بلدة «نفيشه» فى ٢ أغسطس وقدر عددها بحوالى ٨٠٠ جندى، ورابطت خارج محطة السكة الحديد. وهرب محافظ الإسماعيلية ملتجئًا للسفينة البريطانية «أوريون» فى ٤ أغسطس وطلب منهم الحماية وذكر لهم أن عرابى قد استدعاه للقاهرة، وأن محافظًا آخر سيحل محله[٤٥].

وقامت وزارة الخارجية البريطانية، تبريرًا لعملياتها العسكرية لاحتلال قناة السويس، بإرسال تعليماتها فى ١٤ أغسطس ١٨٨٢ إلى جميع ممثليها الدبلوماسيين بالخارج وإلى إدارة شركة قناة السويس (أرسلت بتاريخ ٢٢ أغسطس) عن العمليات الحربية التى على وشك الوقوع فى مصر، وأن هذه الإجراءات العسكرية ستتخذ بناء على سلطة الخديوى بإنزال قوة عسكرية على ضفتى قناة السويس. وأن المواد ٩،

١٠، ١١ من اتفاق الخديوى والشركة (٢٢ فبراير ١٨٦٦) تحفظ للخديوى حق الدفاع عن قناة السويس. وبناء على ذلك فقد خول قادة الأسطول البريطانى فى بورسعيد والسويس باحتلال الأماكن الحيوية لضمان حرية الملاحة فى القناة وحماية مدن وسكان قناة السويس. كما منحوا السلطة بحرمان قوات عرابى من استخدام خط السكة الحديد فيما بين الإسماعيلية والسويس وقد تم احتلال مدينة السويس بالواقعة خارج منطقة السويس. ونصح جرانفيل شركة قناة السويس بتقديم المساعدة وتسهيل نقل القوات البريطانية عبر قناة السويس، وأن أى عمل خلاف ذلك سيعد بمثابة معارضة لسلطة الخديوى وستقع المسئولية عندئذ على عاتق الشركة أو أى من مستخدميها إذا قاموا بمعارضة تنفيذ أوامر الخديوى[٤٦]. وكان الخديوى قد أصدر إعلانًا (فى ١٥ أغسطس ١٨٨٢) بالسماح للقوات البريطانية باحتلال القناة[٤٧].

وفى ١٧ أغسطس ١٨٨٢ تم استدعاء «ريتز - روى» لبورسعيد حيث تم عقد مجلس حرب، ثم عاد إلى الإسماعيلية ثانية فى اليوم التالى. وأخذت قطع الأسطول البريطانى المتواجد ببحيرة التمساح بالإسماعيلية تجهز نفسها، فقامت إحدى القطع بتقدير المسافة حتى معسكر «نفيشة» استعدادًا لساعة الصفر[٤٨].

وفى ١٩ أغسطس اتجهت بعض قطع الأسطول البريطانى لشرق الإسكندرية، وكانت تتكون من ٨ بوارج و١٨ سفينة بقيادة «سيمور»، وقد أحيطت وجهة الحملة الحقيقية بنطاق كبير من السرية. وكان «جارنت واسلى» على إحدى هذه القطع البحرية. وظهر الأسطول البريطانى فى خليج أبى قير على أساس أنه مكان الهجوم، وكان ظهور الأسطول هناك فى الثالثة والنصف بعد الظهر.

وطبقًا لخطة التمويه الموضوعة ظهر الجنود واقتربوا كثيرًا من الشاطئ، واخذوا أوضاع الاستعداد، وأعطيت كل التسهيلات لمراسلى الصحف للحصول على تفصيلات الموقف فى أبى قير بدون إثارة أى شكوك. ونجحت الخطة تمامًا ليس فقط بالنسبة لإيهام الأوروبيين بل وعرابى وزملائه أيضًا. وأخذت طوابى أبى قير تستعد متوقعة أن يطلق الأسطول البريطانى مدافعه فى أى لحظة. وبمجرد سدول الظلام سارع الأسطول بالتوجه شرقًا تجاه بورسعيد بأقصى سرعة ممكنة وفى صباح اليوم التالى (٢٠ أغسطس) وصل الأسطول لبورسعيد[٤٩]. وقد فاجأ مشاة الأسطول حامية بورسعيد، وتم احتلال مدينة بورسعيد فى ٢٠ أغسطس ١٨٨٢. وكذلك الإسماعيلية تم احتلالها مساء ٢٠ أغسطس ١٨٨٢ وبذلك أصبحت القناة كلها فى قبضة القوات البريطانية[٥٠].

أما بالنسبة لموقف دى لسبس من تلك الأخطار التى أخذت تهدد قناة السويس، فقد اتضح منذ اليوم التالى لانعقاد مؤتمر الآستانة، وذلك عندما سرت إشاعة عن احتمال إرسال قوات بريطانية إلى بورسعيد. فأدى ذلك إلى تقوية استعدادات المقاومة فيها، وقيل إن لدى عرابى حوالى ٣٠ ألفًا من رجال القبائل العربية الذين تجمعوا قرب قناة السويس، التى وضعت الألغام عند مداخلها، وأن عرابى سيفجرها فى حالة اقتراب الأساطيل[٥١].

وعلى ما يبدو فإن دى لسبس قد تأثر بتلك الشائعات التى أعقبت انعقاد مؤتمر الآستانة، فأبرق دى لسبس من باريس إلى راغب باشا - رئيس الوزارة المصرية - فى ٢٤ يونيه يخبره بأن هناك شائعات فى أوروبا حول الأخطار المحيطة بأمن وسلامة حرية المرور فى قناة السويس، وأكد دى لسبس فى برقيته؛ بحكمة وتعقل الحكومة المصرية، وأنه لم يصدق هذا الخبر[٥٢].

ورد راغب باشـا على رسـالة دى لسـبس فى ٢٥ يونيـه، بأن تلك الشائعات المنوه عنا إنما هى محض اختلاق، وشكره على تكذيبه لها، وأضاف أن حكومة الخديوى تعترف أن من واجبها المحافظة على الهدوء فى البلاد بشـكل عام وفى قنـاة السويس بشكل خاص. وأكد له أنه لا يوجـد شىء يهـدد أمن وسـلامـة القناة: "Que rien en troublera la securité de votre Oeuvre"(٥٣)، كذلك أرسل الخديوى توفيق يشكر دى لسبس على رسالته(٥٤).

وأبرق فكتور دى لسبس إلى شركة قناة السويس بباريس (فى ٢٩ يونيه) يستفسر منها عما إذا كان هناك عمل أوروبى على وشك الحدوث من عدمه حتى يمكن تأمين سلامة الأفراد. وذكر فكتور فى برقيته أنه قد وردت برقية من لندن إلى مدير أراضى الدولة، باحتمال حدوث إنزال ضخم واحتمال احتلال القناة(٥٥). وبناء على ذلك استفسر دى لسبس من «ستاندون» العضو البريطانى بمجلس إدارة شركة القناة - عما إذا كانت إنجلترا ستقوم بهذا العمل. ورد دى لسبس على ابنه فكتور «بأنه لا يعتقد بوجود قرارات بهذا الشكل»(٥٦).

وبناء على تطور الأحداث سارع دى لسبس إلى لندن فى أول يوليو ١٨٨٢. وقد أورد «شارلزديلك» خبر وصوله إلى لندن فى مذكراته وذكر أنه تقابل مع دى لسبس فى نادى «كوبدن» Cobden Club ودار الحديث بينهما عن أحداث مصر، فأخبره «ديلك» بأنه قد قُتل ثمانية بريطانيين بالإسكندرية ولابد من حفظ النظام فى مصر، وعندما أحس ديلك أن دي لسبس سيتحدث في النادي عن الأحداث في مصر، هدده بأنه إذا تحدث عن هذا الموضوع فسيعلق عليه، وسيثير الحاضرين ضده. وغضب دى لسبس لذلك، خاصة أن دى لسبس كان مستعداً لإلقاء خطاب وكانت فى جيبه ورقة معدة لهذا الغرض؛ وأخبره «ديلك» أن من

قوانين النادى عدم إثارة موضوعات سياسية مثيرة للجدل. وعرض دى لسبس عليه برقية وردت له من ابنه بالإسماعيلية توضح أنه لا توجد أى أخطار فى مصر، مالم يحدث تدخل مسلح، وسيؤدى هذا التدخل المسلح إذا حدث إلى هدم القناة(٥٧).

ثم تقابل دى لسبس مع جلادستون يوم ٤ يوليو ١٨٨٢. ولم يرد لنا ما دار بينهما من حديث، إلا أن «شارلزديلك» يذكر بأنه قد علم بعد ذلك من جلادستون أن دى لسبس قد حصل على وعد من عرابى بالسماح له بشق ترعة للمياه العذبة للرى بدون دفع لهذا الامتياز(٥٨).

وكانت رحلة دى لسبس هذه إلى لندن تهدف إلى مقاومة الاحتلال الإنجليزى المنتظر للقناة. وكان من نتائج جهود دى لسبس أن ألمح لورد جرانفيل بإشارة حذرة جدًا، ولكنها واضحة بما فيه الكفاية، للأثر الذى تركته تصريحات ومجهودات دى لسبس على قرارات الحكومة الفرنسية الأخيرة وأيضًا على مركزها الحالى(٥٩).

وقبل ضرب الإسكندرية بيوم - ١٠ يوليو - أصدر الأدميرال سيمور تعليماته إلى السفن البريطانية المتواجدة ببورسعيد والسويس، والتى بلغ عددها إحدى عشرة سفينة، بعدم عبور قناة السويس. وعلى الفور قام قائد السفينة البريطانية Iris بتحذير السفن البريطانية بميناء بورسعيد، بعدم العبور خشية العمل العدائى الذى سيترتب على ضرب مدينة الإسكندرية فى اليوم التالى. وقد احتج فيكتور دى لسبس باسم شركة قناة السويس إزاء هذا الخرق الصريح لحياد القناة (مادة ١٤ من عقد الامتياز)(٦٠).

وأرسل دى لسبس فى الوقت نفسه إلى السفير البريطانى بباريس (١٠ يوليو) وأيضًا إلى ممثلى الدول الكبرى يحذرها لتفادى الأخطار

التى قد تلحق بقناة السويس. وينصح فيها كل دولة تهتم بحرية المرور بقناة السويس أن ترسل سفينة حربية للمراقبة عند بورسعيد. وأوضح أنه محرم القيام بأى عمل حربى أو أى مظاهرة حربية عند مدخل القناة أو شواطئها، وأن حيدة هذه القناة، قد تقررت فى الامتياز الممنوح للشركة (مادة ١٤) وأن هذا الحياد قد احترم فى الحرب «الفرنسية - البروسية» وكذلك الحرب الروسية التركية (١٨٧٧)(٦١).

وقد اتخذ دى لبس هذا الموقف عندما طلب القائد البحرى الإنجليزى المرابط فى بورسعيد إرسال سفن حربية للمراقبة فى قناة السويس. وامتنع مدير الشركة عن إجابة هذا الطلب خوفًا من العواقب التى قد تترتب عليه من انفراد إنجليزى بحقوق فى القناة لا تكون للدول الأخرى. وقد وافق مجلس إدارة الشركة على ما قام به مديرها على أساس أن الشركة مشروع تجارى مصرى قبل كل شىء، ولذا لا يجب أن تريك نفسها فى عمليات سياسية أو حربية(٦٢).

رأينا كيف صدرت التعليمات لقطع الأسطولين البريطانى والفرنسى فى ١٤، ١٥ يوليو ١٨٨٢ بعبور قناة السويس لضمان أمنها وحركة الملاحة بها من التخريب.

وقد أبرق كارتريت إلى جرانفيل يخبره بوصول دى لسبس إلى الإسكندرية يوم ١٩ يوليو ١٨٨٢ مصطحبًا معه ابنه فيكتور، وأنه قد قابل الخديوى، ولم يتحدث كثيرًا عن الموقف السياسى، ولكن مجيئه إلى مصر كان فى نظر كارتريت: «من سوء الحظ»(٦٣).

هذا وقد تقابل دى لسبس بعد وصوله للإسكندرية بالخديوى توفيق الذى صرح له بأن عرابى هو «أداة الباب العالى التى ستقضى على آخر خلفاء محمد على وأنه انتصار للإسلام على المسيحية، ومن الضرورى حماية قناة السويس ضد النوايا السيئة الواضحة لعرابى»:

"Arabi Pacha est l'instrument de Porte qui veut la fin de la dynastie de Méhémet Ali et la victoire de l'islamisme sur les chrétiens".[٦٤]

وفى نفس الوقت (١٩ يوليو) نجد القائد البحرى البريطانى فى بورسعيد يبرق لحكومته بأن الأحداث خطيرة، وأن عرابى قد دعا كل المسلمين للثورة. وطلب حث الحكومة الفرنسية فى مثل هذه الظروف لإعطاء الأدميرال الفرنسى تعليمات بالبرق ليكون على حذر[٦٥].

من هذا يتضح أن توفيق باشا شارك ادعاءات فرنسا وانجلترا فى هذه الأمور التى نادى بها وردها بعض كتاب الغرب والتى تقول بأن الثورة العرابية هى «ثورة دينية تعصبية».

وطلب دى لسبس من «دى فورج» - القائم بالأعمال الفرنسى فى مصر - أن يخبر فريسنيه برأيه وهو : «ألا تشارك فرنسا إنجلترا فى أى عمل ضد عرابى»[٦٦]. وكان من رأى دى فورج إرسال قوة بحرية فرنسية إلى الإسماعيلية[٦٧]. ومكث دى لسبس فى مصر فى الفترة من ١٩ يوليو حتى ٢٧ أغسطس ١٨٨٢، حيث غادرها إلى باريس وبصحبته فكتور جيكارد M. Jules Guicard مدير التحركات السابق بالشركة[٦٨].

واتجه دى لسبس بعد ذلك إلى بورسعيد فوصلها فى ٢١ يوليو ومنها إلى الإسماعيلية فوصلها فى ٢٥ يوليو عن طريق القناة. وذكر دى لسبس أنه وجد سكان بورسعيد (الأهالى والأوروبيين على السواء) فزعين من مسألة احتمال نزول القوات للبر، ودعا دى لسبس إلى اجتماع مع الأهالى والعلماء والأشراف لطمأنتهم وبعد ذلك تلقى دى لسبس من عرابى البرقية التالية: «نشكر لما قمت به من منع نزول القوات الأجنبية فى بورسعيد ولجهودك الخاصة بطمأنة الأهالى والأجانب على السواء ولحثهم على البقاء - توقيع وزير الحربية والبحرية»[٦٩].

وكان دى لسبس يبلغ من العمر آنذاك ٧٧ عامًا، عندما وفد إلى مصر فى هذه الرحلة الحزينة لتأكيد حياد قناة السويس. ولكنه لم يجد المساندة الفعالة من الحكومة الفرنسية كما سنرى(٧٠). وكان دى لسبس قد أبرق إلى فريسنيه يوم ٢٣ يوليو من الإسماعيلية مؤكدًا له أمن وحياد قناة السويس. وأعطيت أيضًا التأكيدات بذلك من قواد السفن الفرنسية المرابطة ببورسعيد والسويس والإسماعيلية(٧١).

وعاد دى لسبس فأكد لفريسنيه فى برقية بعث بها يوم ٢٦ يوليو من بورسعيد بأن حياد القناة تام وآمن. وفى نفس الوقت بعث فريسنيه إلى القائم بالأعمال الفرنسى بمصر «دى فورج» De Vorges يخبره بأن أى إنزال للقوات غير ضرورى سيترتب عليه نتائج خطيرة حاليًا، فالقناة آمنة وحيادها يحترمه الجميع. وطلب منه إرسال تعليماته لقادة السفن الحربية الفرنسية المتواجدة فى كل من بورسعيد والإسماعيلية والسويس كى تبلغه أولا بأول بالوضع، حتى يستطيع الحكم على الموقف فى القناة ومداخلها(٧٢).

كذلك بعث دى لسبس إلى ابنه شارل بباريس برقية فى ٢٦ يوليو يذكر له أن الأدميرال البريطانى قد صرح له بأنه لن ينزل قواته قبل القوات الفرنسية، وأن الإنزال قد يترتب عليه تخريب بورسعيد، وبناء على ذلك أكد دى لسبس للسكان العرب ذلك. وأقسم أمام مجلس العلماء والأشراف بأنه: «لن ينزل فرنسى واحد طالما أنا موجود هنا وأننى سأضمن هدوء وحياد قناتنا العالمية وأن حكومة بلدى لن تتنكر لى»(٧٣).

وأكد دى لسبس بعد ذلك بثلاثة أيام - فى برقية لابنه شارل بباريس عدم وجود جندى مصرى واحد بالإسماعيلية، فلا خوف إذن من التهديد باحتلال القناة. وأنه لا يوجد بالمدينة سوى رئيس البوليس

الوطنى وبعض الوكلاء. وسكان المدينة وهم موظفو الشركة وعائلاتهم «وسيجدنا الغزاة عزلاً من السلاح»(٧٤).

وقف دى لسبس يعارض بشدة قيام بريطانيا بالدفاع عن قناة السويس، وأعلن أن عرابى يحترم حياد القناة طالما لم تستغلها دولة أخرى معادية لأهدافها وخططها البعيدة. وكان دى لسبس يتحدث عن عرابى باحترام وتقدير(٧٥).

ويذكر فوزان بك، أن دى لسبس قد بعث برسالة إلى إدارة الشركة بباريس فى ٢١ يوليو ١٨٨٢ يذكر فيها أنه قد تم وضع رؤساء قبائل المناطق الشرقية فيما بين قناة السويس والنيل تحت تصرف دى لسبس، حيث قد أوصاهم عرابى بطاعة دى لسبس. واقترح دى لسبس على قائد البارجة الحربية الإنجليزية أن يقوم بنفسه ممتطيًا فرسه لكى يتأكد شخصيًا من استقرار وأمن ضواحى الإسماعيلية وعدم وجود قوات مصرية بها. كما ذكر دى لسبس بأن الإنجليز وحدهم هم الذين يهددون حياد القناة لقيامهم بدور بوليس القناة بدون تصريح(٧٦).

لم يرق احتجاج دى لسبس للأعضاء الانجليز فى مجلس إدارة شركة قناة السويس وهم: (ستوكس وولسون وستاندون) فهم لم يقفوا مكتوفى الأيدى أمام حجج دى لسبس التى تبرر موقفه من ضرورة احترام إنجلترا لحياد القناة. فأعلنوا أنهم لا يستطيعون الثقة فى نوايا عرابى باشا ولا فى احترامه لحياد قناة السويس بل إن عرابى ينوى الإضرار بتجارة انجلترا بوقف حركة المرور بقناة السويس، ومهاجمة السفن البريطانية المارة بها. كذلك لا يمكن الاعتماد على وعوده فى المستقبل، ثم كرروا حجتهم بأهمية قناة السويس للتجارة البريطانية عن أى بلد آخر. وعللوا دخول السفن الحربية البريطانية قناة السويس بأنه ليس إلا لدرء الخطر. وأنه من الخير القيام بهذا الإجراء الآن باسم

الخديوى وحكومته الشرعية ضد الجيش الثائر، وأن هدف إنجلترا هو حماية الأمن والنظام فى مصر وأيضًا حماية السلطة الشرعية للبلاد، وأن خطة إنجلترا تهدف مصلحة القناة لا الاعتداء عليها(٧٧).

وأحست حكومة إنجلترا بالقلق من جراء معارضة دى لسبس الشديدة لإنجلترا، وأرسلت إلى حكومة فرنسا تستفسر منها عما إذا كان دى لسبس لديه سلطة التحدث أو العمل باسم الحكومة الفرنسية، وطلبت الرد بسرعة قبل أن ينفض «فريسنية» يديه كلية من الحكم(٧٨). وكان ذلك غداة سقوط وزارة فريسنيه.

ورد فريسنيه بأن دى لسبس لم يحصل على أى تفويض من الحكومة الفرنسية وعلى ذلك لا يمكن ارتباطه بالحكومة(٧٩). وفى نفس اليوم صدرت التعليمات (٣١ يوليو) للأدميرال الفرنسى ببورسعيد أن يلتزم الحياد التام وأن يمتنع عن إرسال السفن عبر قناة السويس وعودة السفينة الحربية الفرنسية Thetis إلى بورسعيد والسفينة Alma إلى اثينا(٨٠).

وفى الرابع من أغسطس، كتب قائد الأسطول البريطانى فى بورسعيد لدى لسبس يخبره أنه قد قرر رغم احتجاجاته (أى دى لسبس) اتخاذ الإجراءات الضرورية لاحتلال قناة السويس ولكى دى لسبس عارض أى عمليات حربية بالقناة(٨١). وقد توجه دى لسبس فى نفس اليوم إلى قائد السفينة الحربية البريطانية Orion والمتواجدة بالإسماعيلية، مصطحبًا معه ابنه فيكتور، ليحتج بشدة على موقف الحكومة البريطانية تجاه قناة السويس واعترض فى ثورة غضبه على أى عملية إنزال والتى ستكون فى نظره بمثابة خرق للحقوق الدولية "a violation of international rights".

وكان «القبطان ريتزروى» البريطانى قد استقبل دى لسبس باحترام ولكنه لم يعطه معلومات عن الموقف. وأبرق دى لسبس فى اليوم التالى لابنه شارل بباريس يقول له: «عندما أعلن الأدميرال الإنجليزى احتلال الإسماعيلية توجهت أمس لظهر السفينة «أوريون» ومعى فيكتور وأبلغناه شفويًا تصميمنا لمقاومة أى عمل يكون من شأنه إعاقة الملاحة أو تهديدها فى قناة السويس. وقد حصلنا على تصريح منه بأن الإنزال سيكون بناء على طلبنا»[٨٢]. وكان تعليق دى لسبس - فى ثورة غضبه - أنه سيقتل بيده أول إنجليزى يجرؤ على النزول فى الإسماعيلية[٨٣].

ونتيجة لذلك أبرق جرانفيل لليونز فى نفس اليوم بقوله: «أود أن توضح للحكومة الفرنسية أن حكومة جلالة الملكة قد وصل إلى علمها أن دى لسبس يعارض معارضة شديدة أعمال حكومة جلالة الملكة فى مصر، وذلك بتهديده تعطيل القناة إذا أنزلت جنود بريطانية فى أى مكان من القناة أو على مقربة منها. وأن حكومة جلالة الملكة لا ترغب حاليًا فى اتخاذ إجراء ما نتيجة لما حدث منه نظرًا لأنه - أى دى لسبس - من رجال فرنسا ذوى المكانة ولأنه رئيس مجلس إدارة الشركة. إلا أنه قد تلجئها الضرورة الملحة لذلك. وأن الحكومة البريطانية تأمل فى أن تتجنب الالتجاء لمثل ذلك، بأن تقوم الحكومة الفرنسية من جانبها بالتأثير على دى لسبس لتغيير مسلكه. وأن حكومة جلالة الملكة لعلى ثقة فى ذلك، نظرًا لما بين الدولتين من علاقات الصداقة، ولاتفاق مصالحهما فى قناة السويس وفى شئون مصر بوجه عام»[٨٤].

وارسل دى لسبس إلى الإمبراطورة السابقة أوجين[٨٥] يحثها على التدخل والتأثير على ملكة إنجلترا وأميرة ويلز لمنع الغزو الإنجليزى للقناة وضمان حيادها[٨٦].

إزاء تلك الأحداث اجتمع مجلس إدارة شركة قناة السويس فى ٥ أغسطس وساندوا وجهة نظر دى لسبس وأعلنوا أن الشركة لا توافق على خرق حيادها الذى هو خير ضمان لتجارة كل الدول. وقد خالف هذا القرار العضو الإنجليزى «ستاندون»[٨٧]. ورد على احتجاجات دى لسبس بضرورة احترام حياد قناة السويس فبين أن آراء الدول الكبرى مختلفة فى هذ الموضوع. ففرنسا نفسها لوقت قريب كانت قد أعلنت للحكومة الإنجليزية أنها لا تمانع فى إنزال جنود لبورسعيد وأن تحتل الجزء الشمالى من القناة. وأن ألمانيا نفسها قد وافقت على فكرة إنزال جنود فى منطقة القناة، فقد أرسل قائد السفينة الألمانية الراسية فى بورسعيد بالفعل عددًا من بحارته لحماية الرعايا الألمان فى هذه المدينة. فهاتان الدولتان اللتان يقول عنهما دى لسبس بأنهما احترمتا حياد القناة لم تريا فى مثل هذا العمل اعتداء على حياد القناة[٨٨].

هذا وقد وجه شارل دى لسبس منشورًا فى ٧ أغسطس إلى ممثل الدول الأجنبية بباريس يوضح لها التهديدات التى يتعرض لها خرق حياد القناة. واستند فى منشوره على مواد امتياز عام ١٨٥٦ (مادة ١٤، ١٥) وفرمان ١٨٦٦ (مادة ١٠) الخاصة بحياد القناة، وحق الحكومة المصرية فى احتلال الأراضى الواقعة على القناة للدفاع عن البلاد. كما شمل المنشور أهمية المحافظة على حياد القناة لكل الدول التى لها تجارة تمر بالقناة، وأوضح أن قائد البحر الإنجليزى لم يأبه لهذا بل أعلن أنه سيتخذ كل الوسائل لاحتلال قناة السويس. كما أوضح المنشور أن المظاهرة البحرية التى تقوم بها قوات البحر الإنجليزية من شأنها إثارة الأهالى، وبهذا تدخل قناة السويس فى منطقة الحرب.

ورأى دى لسبس أن الحل الوحيد لمسألة قناة السويس يتركز فى قيام حماية بحرية تشترك فيها كل الدول دون إنزال جنود على ضفتى القناة

أو احتلال لأجزاء منها. وفي مثل هذا الإجراء إذا اتخذ، محافظة على حياد القناة الذى أقره السلطان صاحب السيادة(٨٩)، وكان دى لسبس قد أعطى تعليماته فى ٣ أغسطس من الإسماعيلية، للعاملين بالشركة، بتجهيز زوارق و «صالات» ومواد لكى تستخدم فى سد الممر عند الحاجة عندما يعطى تعليماته بذلك(٩٠).

وقد ذكر دى لسبس (١٧ أغسطس ١٨٨٢) أن محافظ الإسماعيلية قد استفسر منه عن مدى شرعية قيام المصريين بقطع ترعة المياه العذبة من القاهرة عن مدينتى الإسماعيلية والسويس، فاعتبر دى لسبس ذلك مخالفًا للاتفاقيات المعقودة بين الشركة والحكومة(٩١).

على أى حال لقد أدى موقف دى لسبس وشركة القناة إلى أن ترسل الحكومة البريطانية إلى حكومة فرنسا الجديدة برئاسة ديكلرك Duclerc تحذرها من كل عمل يقوم به دى لسبس فى مصر. ووعدت الحكومة الفرنسية بالكتابة إلى دى لسبس ليتخذ خطًا آخر، ولكن ديكلرك نوه بأنه يثق فى أن حكومة جلالة الملكة ستبدى صبرًا كبيرًا فى تعاملها مع رجل له سمعته وشعبيته فى فرنسا، ذلك هو دى لسبس، وأنهم يرغبون فى مواصلتهم لهذا المسلك إزاءه. وأضافت المذكرة «أنه يجب الإحاطة بأن بريطانيا تقوم بعمليات عسكرية وأن دى لسبس يقوم بلا تردد بمقاومة عملياتنا بل ويشجع ويساعد أعداءنا»(٩٢).

وصرح جلادستون فى ١١ أغسطس بمجلس العموم البريطانى - بما لا يدع مجالاً للشك - حرية التدخل فى مصر نظرًا لمصلحة التجارة البريطانية، وأنه سيحدد بعد ذلك مع أوروبا طابع هذه البلاد(٩٣).

وأبرقت الحكومة البريطانية فى ١٢ أغسطس إلى «سيمور» بأن يتقدم القوات التى ستعبر القناة وأن يطلب من سلطات إدارة شركة

القناة إعطاء أسبقية مؤقتة للعبور على السفن التجارية، وأن يخلى القناة من السفن لفترة من الوقت يراها ضرورية، وأن يؤكد لهم أن تعطيل الملاحة لن يكون لفترة طويلة من الزمن. وإذا رفضت السلطات، فعلى ضباط البحرية تنفيذ واجبهم وإعطاء الأفضلية لبقاء القناة بدون سفن. ويجب التعامل مع السلطات بحزم واتخاذ الإجراءات الضرورية نظرًا لمعارضتهم لأوامر الخديوى بحفظ النظام وضمان أمن القناة. وطلبت الحكومة من الأدميرال أن يذكر تاريخ الهجوم المسلح على القناة[٩٤].

وفى اليوم التالى لانتهاء أعمال مؤتمر الآستانة أوعزت إنجلترا للخديوى فأعلن (فى ١٥ أغسطس) بأن قائد القوات البريطانية قد خول السلطة لاحتلال القناة حماية لها من قوات عرابى[٩٥].

وبناء على ذلك أصدر الأدميرال «هوسكنز» تعليماته فى ١٩ أغسطس ١٨٨٢ بمنع أى سفينة من عبور القناة، وأعلن أنه سيمنع بالقوة أى محاولة لانتهاك هذه الأوامر. واحتج دى لسبس بشدة على هذا العمل الذى وصف بأنه يتسم «بالعنف والنهب»[٩٦].

ولم تؤد احتجاجات دى لسبس إلى شىء، بل أثارت العداوة ضده فى إنجلترا، وكان تعليق لورد جرانفيل على تصرفه بقوله: «ذلك العجوز الأحمر، يحيك ضدنا الخدع، وإننى على ثقة بأننا سوف ننال منه»[٩٧].

وكان لورد ليونز قد أخطر شارل دى لسبس بما اعتزمته الحكومة البريطانية من إخلاء القناة، وأنها ستدفع رسوم المرور عن هذه السفن الحربية، وأن تعطيل الملاحة سيكون لفترة قصيرة من الوقت، ولم يعبر شارل دى لسبس عن رأيه[٩٨]. وقد احتج فرديناند دى لسبس على الهجوم الإنجليزى على القناة، ومنع إعطاء مرشدين للسفن الإنجليزية[٩٩].

هذا وقد احتل «سيمور» مكاتب شركة قناة السويس فى بورسعيد، واتخذ من مكتب رئيس قسم تحركات بورسعيد مركزًا لقيادته. وذهل موظفو شركة قناة السويس للغزو، ورضخوا دون مقاومة لسلطات الاحتلال. واستغل البريطانيون أجهزة الاتصال التلغرافى بالشركة والخاص بحركة المرور فى القناة فى الأغراض العسكرية(١٠٠). وفى نفس الوقت تم تدفق القوات البريطانية عبر قناة السويس، وتم احتلال الإسماعيلية مساء يوم ٢٠ يوليو ١٨٨٢(١٠١). هذا وقد طلبت شركة قناة السويس من الحكومة البريطانية تعويضها عن الخسارة التى لحقت بها وبالمساهمين من جراء إيقاف الملاحة فى قناة السويس إبان العمليات الحربية البريطانية(١٠٢).

ويذكر «فوازان بك» أن الحكومة البريطانية دفعت لشركة قناة السويس مبلغ ١,٥٩٠,٠٠٠ فرنك قيمة رسوم مرور للسفن الحربية البريطانية فى قناة السويس وقدر عددها بـ ١٠٧ سفن فى الفترة من ١٦ يوليو ١٨٨٢ حتى ٣١ أغسطس ١٨٨٢(١٠٣). وأعيد افتتاح القناة للملاحة فى ٢٤ أغسطس ١٨٨٢ بعد إغلاقها خمسة أيام(١٠٤). وأعاد جارنيت ولسلى إدارة القناة للشركة(١٠٥) وهكذا ترتب على موقف التحدى الذى وقفه دى لسبس واضطراب العمل العادى للقناة وسحب السلطة من إدارة الشركة التى وصلت إلى أدنى معدل لها، أن خرق مبدأ الحياد الذى حارب دى لسبس من أجله منذ بداية المشروع وأثبتت القناة بالواقع وبالمجاز كما يقول مارلو: «أن ما كان يخشاه محمد على دائمًا، بأنها ستكون المجرى الذى سيبحر خلاله الإنجليز لاحتلال مصر، قد تحقق».

"The Canal had proved to be-literally as well as metaphorically what Mohamed Ali had always feered it would be a channel though which English would sail and occupy Egypt"..(١٠٦)

من هذا ومن كل ما تقدم يتضح أن دى لسبس كان جادًا فى موقفه للمحافظة على حياد القناة. وكان يخشى بالفعل على القناة من جانب إنجلترا وسياستها التى قد تؤدى إلى سدها أو تخريبها على أيدى عرابى ورفاقه. ولهذا سعى إلى الحصول على تأييد حكومته لمعارضة موقف إنجلترا وحماية القناة ولكنه فشل. وكان دى لسبس أيضًا قد بذل قصارى جهده للتأثير على عرابى لاحترام حياد القناة ونجح فى هذا.

خشى عرابى أن يقدم الإنجليز على خرق حياد القناة فعزم على ردمها وأوعز إلى محمود فهمى بذلك فوضع تصميمًا لذلك ينفذ فى أربع وعشرين ساعة بنسف جوانب القناة (بالديناميت) وكان دى لسبس موجودًا آنذاك فى بورسعيد، وعلم بنوايا عرابى تجاه القناة فأرسل إليه برقية فى١٤ يوليو يستعلم فيها عن مركز قناة السويس بالنسبة للحركة الحربية العرابية(١٠٧).

فنجد عرابى يخبر دى لسبس فى ١٤ يوليو ١٨٨٢: «إننا نعتبر القناة جسرًا للمنافع العمومية الدولية، ولذا فإننا لا نعترض له بضرر إذ أمكنه منع المراكب الحربية الإنجليزية من خرق الحياد واحترامها لقانون الشركة وإلا فنكون أحرارًا فى مقابلتهم بالمثل...»(١٠٨).

كذلك أكد عرابى مرة ثانية لدى لسبس فى ٤ أغسطس احترامه لحيدة قناة السويس بمنتهى الدقة(١٠٩). وكان المهندس محمود فهمى(١١٠) قد قرر منذ البداية سد ترعة الإسماعيلية لمنع المياه العذبة عن منطقة القناة، وقرر كذلك سد قناة السويس عند منطقة الشلوفة شمالى السويس(١١١).

وكان محمود فهمى قد تقابل مع دى لسبس فى الإسماعيلية حيث أخبره الأخير: «القناة فى عهدتى وأنه لا يمكن لأى وابور أو سفينة

حربية المرور من القناة حسب نص المعاهدات الدولية، وإن تلاحظ لى أن أحد الوابورات الحربية حضر وأراد المرور من القناة يلزمنى فى هذا الوقت سده بتغريق بعض «الشلوبات» فيه ومنع المراكب الحربية من المرور فيه، ولا يخشى عرابى من جهة القناة مطلقاً»[١١٢]. وفى الحقيقة لم يفكر عرابى فى سد قناة السويس إلا بعد احتلال الإنجليز للإسماعيلية، فأبرق إلى رئيس أركان حربه – محمود فهمى – يقول له: «اعمل معروفاً وابذل جهدك فى ردم قناة السويس وها هى الأنفار واردة إليكم...»[١١٣].

وترتب على تأخير عرابى سد القناة أن أتيحت الفرصة للقوات البريطانية بالتدفق عبر القناة من بورسعيد والسويس وتركزت القوات فى الإسماعيلية، ولو بدأ عرابى بسد القناة منذ بدء العدوان على الإسكندرية لتغيرت الأوضاع. ولقد أكد «ولسلى» قائد الحملة على ذلك بقوله: «... لو قطع عرابى القناة كما قرر لكنا الآن لانزال فى البحر نحاصر مصر فإن تأخر عرابى ٢٤ ساعة أنقذنا»[١١٤].

كما لجأت إنجلترا أيضاً إلى الخديعة والرشوة فى الجبهة الشرقية لضمان انتصارها السريع فجندت أستاذ اللغات الشرقية فى جامعة كمبردج – أدوارد بالمر – الذى يجيد اللغة العربية لرشوة البدو بمنطقة القناة[١١٥].

وبعد احتلال إنجلترا لقناة السويس واصلت القوات البريطانية زحفها وسقطت القصاصين والتل الكبير ودخلت القوات البريطانية كما نعلم القاهرة فى ١٤ سبتمبر ١٨٨٢.

وهكذا نجحت إنجلترا فى احتلال مصر وقناة السويس وحصلت بذلك على نصيبها من الممتلكات التركية فى الوقت الذى كانت فيه

روسيا بعيدة عن القسطنطينية. ولم تحصل فرنسا على تعويض مقابل هذا الاحتلال(١١٦).

وهكذا سيطر الأسطول البريطانى على مياه حوض البحر المتوسط، وسيطرت القوات البريطانية على مصر(٢١٧).

وعلق أحد الفرنسيين جين ليمون "Jean Lemoinne" – عضو الأكاديمية الفرنسية – فى مقال نشرته صحيفة "La Revue Political et Littérature" فى أول نوفمبر ١٨٨٤ على ذلك بقوله: «لقد فقدت فرنسا مصر فى اليوم الذى نجح فيه ذلك الرجل الذى يصفونه بالفرنسى العظيم بإتمام حفر قناة السويس، ولقد حارب الإنجليز هذا المشروع باستمرار فسخر منه لورد بالمرستون بكل ما أوتى من قوة، وعلى الرغم من ذلك نجح دى لسبس فى تخطى كل تلك الصعاب. وقالت إنجلترا يوم أن فتحت قناة السويس «يجب أن تكون القناة لنا»:Il doit étre a moi.

وكان لها ما أرادت بالقوة العسكرية وبالخديعة السياسية(١١٨).

الهوامش

(١) أحمد عبد الرحيم مصطفى - المسألة المصرية، ص ٢٤٢.

(2)Tissot à Freycinet, 29-5-1882, D.D.F.T. 4, No. 350

(3) Lord Ampthill to Granville, 17-6- 1882, par p. Egypt, 1 (1882), No. 228.

(4) Consul Bidwell to Granville Par, P. Op. Cit., No. 254.

(5) Moorehead,Alan, The white Nile. Penguin Book. London, 1963, P. 208.

(6) Sienkievicz à Freycinet, Alex. 28-6-1882, D.D.F.T. 4. No. 413.

(7) Cartright to Granville, Alex. 29-6-1882. par. P. Egypt. 17 (1882) No 60.

(8) Ford: (سفير إنجلترا بأثينا) to Granville, 19-5-1882, Par P. Egypt 8, 1882) No. 84.

(٩) محمد مصطفى صفوت: إنجلترا وقناة السويس، ص ٧٢.

(10) Freycinet à Tissot, Paris, 24-6-1888, D.D.F.T. 4. No. 408.

(11) Marlow, J. Cromer in Egypt, Op. Cit., p. 65.

(12) Ibid, p. 66.

(13) Freycint à l'Amirl Joured Guiberry. Paris, 9-7-1882, D.D.F.T., 4, No.438، Cf. Dilke, Op. Cit.,T.I. p. 468.

(14) Hippeau, Edmond., Op. Cit., p. 428.

(١٥) أحمد عبد الرحيم - المسألة المصرية، ص ٢٥٣.

(16) Dilke, Op. Cit., pp. 470 -471.

١٧) أحمد عبد الرحيم - المسألة المصرية، ص ٢٥٢.

(18) Marlowe, Cromer in Egypt. Op. Cit., p. 65.

(19) Blunt, W.S., Op. Cit., pp. 227, 266.

(٢٠) احمد عبد الرحيم - المسألة المصرية، ص ٢٥٣.

(٢١) الرافعى - الثورة العرابية والاحتلال الإنجليزى، ص ٢٩٨-٩ نقلاً عن الكولونيل سيتان - الحملات الإنجليزية فى أفريقيا، ص ٢٢٨.

(22) Tissot à Freycinet, Lond. 30-6-1882, D.D.F. Lère Série T. 4, No. 416.

(23) Ibid.

(24) Tissot à Freycinet, 8-7-1882, D.D.F. 1ère série, T. 4, No 433.

(25) D.Aunay à Freycinet, 20-7-1882, D.D.F. T. 4. No. 466

(٢٦) محمود عزمى - أضواء حول معارك الحرب العرابية - بحث منشور بمجلة الطليعة عدد خاص عن الثورة العرابية رقم ٩ سبتمبر ١٩٧١، ص ١٠٠-١٠١ نقلا عن كتاب:

- Williams, Bond, Brian, Victorian Military Campaigns, the Egyptian Campaign of 1882, Lord. 1967. pp. 251-257.

وراجع أيضًا - الرافعى - الثورة العرابية، ص ٣٩٨-٤٠٠.

(27) Blunt, W.S., Op. Cit., p. 399.

(٢٨) أحمد عبد الرحيم مصطفى - المسألة المصرية، ص ٢٦٥.

(29) Courcel à Freycinet; Berlin, 13-7-1882, D.D.F., 1èrs série T. IV, No. 445. p. 420.

(30) Tissot à Freycinet, Lond. 14-7-1882, D.D.F. Ibid. No. 449, p. 422.

(31) Freycinet à Tissot, Paris, 15-7-1882, D.D.F. Ibid. No. 450. p. 422.

(٣٢) عن تحركات الأسطول البريطانى فى البحرين المتوسط والأحمر راجع الوثائق البريطانية:

Parl. P. Egypt. 1 (1882).

(33) The secretary to the Admirablty, 5-7-1882, Parl p. Egypt 17 (1882) No. 133.

(34) Granville to Cartwright, 6-7-1882, Par. p. Egypt. 17 (1882) No. 104, 156.

(35) Royle, Op. Cit., Vol. I. pp. 237-238.

(36) Ibid, p. 241-4.

(37) Royle, Ch. Op. Cit., Vol. I. pp. 241-243.

(38) Granville to Lyons, 22-7-1882. Parl. Egypt p. 17 (1882) No. 382.

(39) Royle, Op. Cit.

(40) Ibid., pp. 243-4.

(41) Da Vorge a M. Decrais (مديرية الشئون السياسية) Port Said, 21-7-1882, D.D.F.T. 4.No. 468.

(42) Consul-West to Granville., Suez, 7-8-1882, Parl. p. Egypt 17 (1882) No. 676.

(٤٣) أحمد عبد الرحيم مصطفى – المسألة المصرية، ص ٢٧٥.

(44) Royle, Op. Cit., pp. 244-5.

(45) Ibid. p. 245.

(46) Granville aux Directeurs du Canal de Suez, 14-8-1882, D.D.F. 1ère Série, T. 4. No. 510.

(47) Malet to Granville, 15-8-1882, Parl. P. Egypt 17 (1882) No. 668.

(48) Royle, Op. Cit., pp. 245-246.

(49) Marlowe, J., Cromer in Egypt. p. 68.

(50) Royle, Ibid, pp. 260-262.

(٥١) أحمد عبد الرحيم مصطفى – المسألة المصرية، ص ٢٣٠. نقلاً عن دار الوثائق البريطانية.

(52) Freycinet à Tissot, 24-6-1882, D.D.F.T. 4. No. 408; Cf. Voisin Op. Cit., T. 3. p. 179.

(53) Voisin Op. cit., p. 179.

(54) Ibid.

(55) Voctor de Lesseps à la compagnie de suze, Ismailia, 29-6-1882, D.D.F.T. 4. No. 414.

(56) D.D.F. Op. Cit., P. No. 415. Footnote No. 5. p. 390.

(57) Tuckwell Gwynn, Life of Charles Dilke, Op. Cit., P.T. 1. p. 464; Par. P. Egypt 17 (1882) No. 70.

(58) Tuckwell, Op. Cit., p. 265.

(59) Tissot à Freycinet, Lond, 3-7-1882, D.D.F. 1ère série. T. 4. No. 422.

(60) De Vorges (قنصل فرنسا بمصر) à Freycinet, Alex. 13-7-1882, D.D.F.T. 4. No. 446.

(61) Lyons to Grnaville 10-7-1882. Parl. P. Egypt 17 (1882) No. 196, Cf. Royle., Op. Cit., pp. 247-248.

(62) Roux, Ch., Op. Cit., T. 2. p. 71.

(63) De Vorges à Freycinet, 19-7-1882, D.D.F. 1ère série T. 4. 458 (footenote).

(64) De Vorges à Freycinet, D.D.F. Op. Cit., No. 458.

(65) Lord Lyons à Freycinet, Paris 19-7-1882, D.D.F.T. 4, No. 461.

(66) " . . . . de ne pas se joindre anx anglais contre Arabi".
De Vorges à Freycinet, 19-7-1882. D.D.F.T. 4. No. 458.

(67) Ibid.

(68) Voisin-Bey, Op. Cit., T. 3. p. 193.

(69) Bulletin Décadaire, No. 382, 2-8-1882, p. 133.

(70) Marlowe; the Making of Suez, p. 319.

(71) Freycinet à D'Aunay (القائم بالأعمال الفرنسي بلندن) 23-7-1882 D.D.F. T. 4. No. 70. Footnote, p. 445.

(72) Freycinet à M. De Vorges, Paris. 26-7-1882, D.D.F. Op. Cit., No. 476 Footnote, p. 451.

(73) Royle, Op. Cit., pp. 252-3.

(74) De Lesseps to Charles, Ismaillia, 29-7-1882, par. p. Egypt No. 17 (1882) Inclosure in No. 580. p. 165.

(75) British Suez Canal Directors to Granvflle; Paris. 31-7-1882,Par. P. Egypt 17 (1882) Enclosure in No. 530.

(76) Voisin Bey, Op. Cit., T. 3. p. 183.

انظر نص الرسالة فى:

Bullétin Décadaire, No. 382, 2-8-1882, pp. 133-134.

(77) Parl. P. Op. Cit., No. 530.

(78) Lyons à Freycinet, 31-7-1882, D.D.F. Op. Cit., No. 492. P. 468.

(79) Freycinet à Lyons, Paris 31-7-1882, Ibid. No. 493, Cf.

Royle, Op. Cit., p. 253.

(80) Royle, Op. Cit., p. 253.

(81) Ibid., Cf. Voisin, Op. Cit., T. 3. p. 185.

(82) Royle, Op. Cit., p. 254.

(٨٣) أحمد عبد الرحيم - المسألة المصرية، ص ٢٧٥.

(84) Granville to Lyons, 4-8-1882, Parl. p. Egypt 17 (1882) No. 553. p. 285.

(٨٥) كانت الإمبراطورة أوجينى - إمبراطورة فرنسا - قد لاذت بالفرار إلى إنجلترا عقب هزيمة فرنسا ١٨٧١ - راجع فشر - ص ٢٩٥.

وهناك صلة نسب بين أم الامبراطورة أوچينى لعائلة دى لسبس:

"L'Impérétrice Eugénie, apparenté par sa mère aux Lesseps, comme nous l'avons relaté".

- Loliée, Frédiric La Vie D'une Imperatrice (Eugene de Montijo). Paris 1918, p. 223.

(86) D.D.F. T. 4. No. 510. Footnote No 4. pp. 484.

(87) Royle, Op. Cit., p. 254.

(٨٨) محمد صفوت - إنجلترا وقناة السويس، ص ٨٨-٨٩.

(89) De Lesseps to the representative of the Powers at Paris 7-8-1882, Par P. inclosure in No. 622.

(90) D.D.F. T. 4. No. 510. Footnote, No 4.

(91) Voisin, Op. Cit., T.3. p. 187.

(92) Lyons to Granville, Paris 12-8-1882. Parl. P. Egypt 17 (1882) No. 762. Par p. 326-7.

(93) Roux. Ch., Op. Cit., p. 80.

(94) Admirality to Admiral Seymour, 12-8-1882, Par. P. Egypt 17 (1882) inclosure in No. 650.

(95) Malet to Granville, 15-8-1882, Par, P. Egypt 17 (1882) No. 673.

(96) Ibid.

(97) Hallberg, Op. Cit., p. 265, Cf. Marlowe,p. 319.

(98) Royle, Op. Cit., p. 256.

(99) Roux, C. Op. Cit., T. 2. p. 80

(100) De Vorges à Duclerc, Alex. 20-8-1882. D.D.F. T. 4. No 511.

(١٠١) راجع تفاصيل عملية استيلاء القوات البريطانية على قناة السويس فى كتاب:
Royle, OP. Cit., pp. 258-273.

(102) de Vorges à Duclerc D.D.F. No. 511 Op. Cit., Note. No. 1. p. 486.

(103) Voisin, Op. Cit., T. 3. p. 190 Footnote.

(104) Roux., Ch. Op. Cit., p. 81.

(105) Marlowe, Op. Cit., p. 319.

(106) Ibid.

(١٠٧) أحمد شفيق - مذكراتى فى نصف قرن جـ١، ص ١٨٨.

(١٠٨) مذكرات عرابى - كشف الستار عن سر الأسرار فى النهضة المصرية المشهورة بالثورة العرابية. كتاب الهلال العدد ٢٢، ١٩٥٣ جـ١، ص ٢١٢.

(١٠٩) راجع مراسلات عرابى مع دى لسبس بخصوص القناة والتى حصل عليها «بلنت» أثناء محاكمة عرابى وهى صورة مكاتبات وليست أصول كما يذكر بلنت فى كتابه. وكان دى لسبس قد بعث بها إلى بلنت ونشرها فى نهاية كتابه:

Blunt, W.S., Secret history of the English occupation of Egypt. London, 1907. p. 570.

(١١٠) رئيس اركان حرب الجيش المصرى.

(١١١) الرافعى - أحمد عرابى - كتاب الهلال - العدد ١٠ مارس ١٩٥٢ - ص ١٦٥.

(١١٢) محمود فهمى المهندس - البحْر الزاخر فى تاريخ العالم وأخبار الأوائل والأواخر - الطبعة الأولى، بالمطبعة الأميرية ببولاق سنة ١٣١٢ هـ جـ ١، ص ٢٢٨. ولم يذكر فى كتابه تاريخ مقابلته لدى لسبس (والشلوبات زوارق خشبية، وهى كلمة فرنسية: Chaloupes).

(١١٣) المرجع السابق ص ٢٢٩؛ مذكرات عرابى، جـ ٢، ص ١٥.

(114) Biunt, Op. Cit., p. 399.

وراجع أيضًا: محمد رشيد رضا - تاريخ الإمام الشيخ محمد عبده - الطبعة الأولى مطبعة المنار ١٩٣١ جـ ١، ص ٢٥٧.

(١١٥) راجع قصة إدوارد بالمر بالتفصيل فى:

Blunt, Op. Cit., pp. 400-410.

(116) Taylor, Op. Cit., p. 289.

(117) Ibid, p. 290.

(118) Roux, Ch., Op. Cit., T. 2. p. 82.

•• القسم الثانى

(قناة السويس والطرق البديلة والمنافسة)

(١٨٦٩ - ١٩٨٥)

الفصل الأول

الممرات الملاحية المنافسة والبديلة لقناة السويس

(١٨٦٩ ـ ١٩٨٥)

١ ـ مشروع قناة عذبة من الإسكندرية إلى السويس (١٨٧٢):

بعد افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية (١٨٦٩) لم تلبث أن برزت فكرة شق قناة ملاحية ثانية فى مصر عام ١٨٧٢. ففى خريف ذلك العام أرسل ستانتون ـ قنصل بريطانيا العام فى مصر ـ برسالة إلى جرانفيل وزير خارجية بريطانيا ـ يخبره فيها بالحديث الذى دار بينه وبين الخديوى إسماعيل ـ فيذكر أنه وجد من الخديوى ميلاً شديداً لمشروع إنشاء قناة عذبة للملاحة البحرية فى مصر من الإسكندرية إلى السويس، وأنه علم أنه هناك مفاوضات لتكوين شركة إنجليزية تقوم بتمويل بناء تلك القناة، التى قدر الخديوى تكاليفها بمبلغ يتراوح بين أربعة وستة ملايين من الجنيهات. ورأى أن مرور هذه القناة الجديدة

عبر مناطق مأهولة بالسكان فى مصر سيكون سببًا فى زيادة الرخاء فيها. كذلك ذكر ستانتون أن جون فولر John Fowler - كبير مهندسى الخديوى - سوف يشرف على إنشاء هذه القناة. وأن هذا العمل سيكون مصريًا خالصًا:

"Would be purely an Egyptian, Undertaking"

وعند الانتهاء من شق هذه القناة فسيؤجرها الخديوى للشركة الإنجليزية التى مولت المشروع(1) وعلم ستانتون من الخديوى أن دى لسبس احتج بحقه المطلق فى حركة السفن الملاحية فيما بين البحرين. وهو إدعاء لم يكون الخديوى إسماعيل مستعدًا للموافقة عليه(2).

هذا وقد اعتقد هنرى إليوت H . Elliot - سفير إنجلترا بالآستانة - أن رغبة الخديوى إسماعيل القوية فى تنفيذ هذا المشروع إنما ترجع إلى اهتمامه الشديد بالتوصل إلى تسوية لمسألة الإصلاح القضائى فى ذلك الوقت(3).

ويؤكد هذا الاتجاه تلك الرسالة التى بعث بها إسماعيل لنوبار يخبره فيها أن شريف باشا قد أطلعه على بعض الخطابات التى سلمها له دوبيه (ممثل شركة قناة السويس) يستفسر عن الشائعات التى رددتها الصحف الإنجليزية عن فتح طريق مائى جديد للمواصلات بين الإسكندرية والسويس، وطلب إسماعيل من شريف الرد على الشركة بأن للحكومة المصرية تمام الحرية فى شق هذا الطريق ومؤكدًا بقوله «وإننى سأفتحه إذا حقق ذلك مصلحة بلدى، ولاسيما إذا مضت فرنسا فى معارضتها للتعديل القضائى الخاص بالجنايات، وأن فتح هذا الطريق الجديد يكون تسهيلاً جديدًا لتجارة العالم بأسره وأن الدول الأخرى لا تحجم عن الموافقة عليه وأنها تمدنى حتمًا بمعونتها»(4).

وفى نفس الوقت انتقد إليوت موقف دى لسبس وادعاءه بأن هذا المشروع يمثل خرقًا للفرمان وحق الامتياز الممنوح له. وأنه إذا نفذ، فإنه سيقدم دعوى تعويض ضخمة، وأكد إليوت أن فرمان الامتياز لا يحتوى على نص يحظر (Debaring) على الحكومة المصرية السماح لأطراف آخرين (other parties) تنفيذ عمل مشابه. وعلى الرغم من غياب نص كهذا، فإن ذلك لن يمنع دى لسبس من المطالبة بحق الاحتكار The monopoly. ويستطرد هنرى إليوت فى تحليله للموقف، بأن المسألة سوف يقررها القضاء، وأنه طبقًا لذلك فقد تنجح الشركة أو تفشل فى التمسك بحقها المطلق لحركة الملاحة بالقناة فى مصر. وإذا ما عرضت المسألة على القضاء فى وضعه الحالى فى مصر، لأصبحت المسألة موضوع مفاوضات دبلوماسية، وسيؤدى هذا بطبيعة الحالى إلى مزيد من التوتر وسوء الفهم(٥).

كما اعتقد إليوت أن المشروع نفسه يبدو أنه انبثق وتطور بالتدريج من اقتراح خاص بتوسع كبير فى الرى. فقد رأى الخديوى أن القناة العذبة الحالية من القاهرة للسويس يمكن توسيعها دون مصاريف كبيرة لتصبح فى الوقت نفسه صالحة لملاحة السفن البحرية، وأن قناة الرى المقترح شقها من سد القناطر إلى الإسكندرية يمكن جعلها - هى الأخرى - صالحة للغرضين: أى الرى والملاحة البحرية، علاوة على اختراقها لمناطق وأراض خصبة ومأهولة بالسكان، بدلاً من قناة مالحة تشق طريقها عبر صحراء جرداء، كالقناة الحالية، وحبذ الخديوى إسماعيل هذه الفكرة بشدة، واختمرت فى ذهنه لأنه إذا استخدمت القناة فى الغرضين: أى الملاحة النهرية والرى، فإنها بالتأكيد ستحقق عائدًا كبيرًا مقابل تعريفة رسوم مرور مخفضة بالإضافة إلى قلة تكلفتها والفائدة التى تعود على البلاد منها(٦).

وعلى أية حال فقد اختفت هذه الفكرة بعدما سوى الخلاف الخاص برسوم المرور فى قناة السويس. وإن كان البعض يرى أنه لم يصرف النظر عن هذا المشروع الجديد إلا بعد أن حصلت إنجلترا على أسهم قناة السويس فى عام ١٨٧٥(٧).

٢ ـ فى أعقاب الاحتلال البريطانى لمصر:
الإنجليز يطالبون بشق قناة ملاحية ثانية (١٨٨٢):

وفى أعقاب الاحتلال البريطانى ازداد الحماس لدى قطاعات كبيرة من الرأى العام البريطانى وأصحاب المصالح الحيوية فى قناة السويس، فقادوا حملة إعلامية ضخمة، ومارسوا ضغوطًا سياسية هائلة على الحكومة البريطانية من أجل شق قناة ثانية فى مصر تربط البحرين الأحمر والمتوسط وتكون بمعرفة وإشراف البريطانيين، وذلك حلا للأزمة المستحكمة مع شركة قناة السويس ودى لسبس الذى تمسك بحقه المطلق فى احتكار طريق السويس البحرى.

وسنتناول بالدراسة هنا مواقف هذه القطاعات المختلفة من مشكلة شق قناة ملاحية ثانية بإشراف بريطانيا فى مصر.

(أ) الصحافة البريطانية:

بعد أسبوع فقط من دخول القوات البريطانية القاهرة، نجد صحيفة Times البريطانية تحذر شركة قناة السويس بالتلويح باحتمال إنشاء قناة ثانية فى مصر تستطيع استقبال السفن الضخمة(٨). وقد أثارت المقالات والخطب ـ خلال هذه الفترة ـ الرأى العام البريطانى الذى كان يهتم حينئذ بالعلم والتجارة(٩).

وأوضحت الصحيفة أن حركة الملاحة فى قناة السويس آخذة فى الزيادة والمسألة الملحة آنذاك هى «توسيع القناة» أو إنشاء «قناة ملاحية جديدة» تستطيع استقبال سفن العصر الضخمة، وأوضحت أن فكرة شق قناة ثانية قد تبدو للبعض خيالية إلا أن البراهين تؤكد أنها عملية وبعيدة عن الخيال. كما أن فريقًا آخر يرى أن توسيع القناة أجدى من شق قناة جديدة قد تستغرق ربع قرن(١٠).

ثم نشرت صحيفة Times أيضًا فى عددها الصادر فى ٢٧ إبريل ١٨٨٣ نص الحديث الذى دار بين وفد الغرف التجارية واتحاد الغرف الملاحية فى بريطانيا وبين جرانفيل - وزير الخارجية - حيث طالبوه بحث الحكومة البريطانية على إنشاء قناة ثانية تكون تحت الإدارة البريطانية وتتم بمعرفة الشعب البريطانى الذى يملك أربعة أخماس التجارة بين الشرق والغرب المارة بالقناة، بالإضافة إلى مركز إنجلترا الجديد فى مصر، فلها الحق فى رعاية مصالحها فى هذا البلد بعد التضحيات التى قدمتها فى مصر، كل ذلك يجب أن يدفع الحكومة البريطانية - فى رأى الصحيفة إلى التمسك بحقها فى امتياز القناة الثانية(١١). كما طالب الوفد الحكومة بألا تقنع وتشعر بالرضا بالنسبة للتحسينات فى القناة الحالية أو أن تسمح بازدواجها تحت الإدارة الفرنسية، بل طالبوا بأن تحصل إنجلترا على حق إنشاء طريق بديل(١٢).

وأوردت الصحيفة رد جرانفيل على الموضوعات التى أثارها الوفد معه، حيث أوضح أهمية الموضوع الذى أثاره وفود الغرف التجارية الذين يمثلون أهم الهيئات والشركات الملاحية، واقتناعه بكثير من الآراء التى عرضت. وأفاد أن مجلس الوزراء قد قام بدراسة هذا الموضوع بعناية تامة وتوصل إلى قرار مبدئى، هو أن الحكومة ترى أن مسئوليتها الحالية فى مصر لا يمكن أن تكون سببًا فى ربط نفسها بمشاريع صناعية عامة،

ولكنها تعترف بأن هناك ظروفا خاصة وأعمالا خاصة يجب معاملتها استثنائيًا والتى على حكومة جلالة الملكة دراستها والعناية بها. وبالنسبة لهذه القضية تعتقد الحكومة أن المشاريع يجب أن تكون ناضجة حتى يمكن تقديمها من وجهة نظرهم، وأنه لا يمكن أن يسألوا عن وجهات نظرهم كأساس للتقدم بطلبات، سواء لحملة الأسهم أم للحكومة المصرية. كل هذا يوضح للوفد أن الحكومة البريطانية توالى المسألة عنايتها واهتمامها.

وأوضح جرانفيل للوفد فى حديثه: «وليس كما تعتقدون إهمالنا للمسألة. ولكن يجب عليكم أن تقدروا هذه المسائل المعقدة بشدة والمتعلقة بهذه المسألة الحساسة. فمنها مصاعب قانونية ودولية، وأخرى ذات صبغة هندسية ومسائل تتعلق برغبات المصريين أنفسهم، فقد ذكر أحد العارفين بمجريات الأمور فى مصر عقب احتلال العاصمة أننا سنجد فى مصر شعبًا حساسًا للغاية للتباحث معه فى مصلحة مصر، وإذا لم تساندهم الحكومة المصرية والبريطانية بالشكل الذى يتوقعونه، فإنهم سيهاجمون الإدارة والحكومة بشكل عام»(١٣). كذلك أوردت الصحيفة رأى جرانفيل فى هذه المشكلة من كافة جوانبها حيث قال: «وكذلك هناك مسائل متعلقة بالتجارة الدولية، التى تمتلك دولتنا الجزء الأعظم منها والتى ستستفيد أكثر من أى أحد من المشروع. ويمكن القول إننا فى اتصال مستمر مع لورد دوفرين بخصوص هذا الموضوع وأن هذه المسألة ستحدد بمجرد ذهابه إلى مصر ولا أستطيع المبالغة فى تقدير أهمية المعلومات التى ترد إلينا من أولئك الذين يرتبطون بالعمل الفعلى، ولهم مصالح فعلية مرتبطة بقناة السويس. وأشكركم على قدومكم إلينا وتقديمكم هذه المعلومات الهامة والتى استمعت إليها بعناية واقتناع تام، ومن جانب آخر أسألكم أن تتجملوا بالصبر قليلاً معى»(١٤).

وهكذا شاركت الصحافة البريطانية فى الحملة المثارة حول إنشاء قناة ثانية فعرضت لوجهات نظر وآراء كافة أطراف المشكلة من شركات ملاحية وملاك سفن ورجال السياسة وغرف الملاحة والتجارة.

(ب) ملاك السفن البريطانية يطالبون بشق قناة ثانية فى مصر:

وقد شارك ملاك السفن فى الصراع الناشب مع الشركة، فقد ازدادت شكاوى ملاك السفن البريطانية وانهالت طلباتهم واحتجاجاتهم على وزارة الخارجية البريطانية[١٥]. ويمكن وصف هذه الاجتماعات وتشبيهها بالصراع الذى نشب بين شركة قناة السويس وعملائها فى الفترة من ١٨٧٢ ـ ١٨٧٤ والمعروفة باسم «أزمة رسوم المرور»[١٦]. وقد أثار هذا الصراع المشاعر بشدة فى إنجلترا وفرنسا وانتهى كما سنرى إلى تسوية وسط على غرار اتفاقية «ستوكس ـ دى لسبس» عام ١٨٧٦[١٧].

وكان لملاك السفن البريطانية دورهم المؤثر فى السياسة البريطانية إزاء مشكلة قناة السويس، فهم يقومون بدور ناقلى البضائع فى العالم، وسيطروا على حركة الملاحة بالقناة أكثر من ذى قبل واستخدموا عبر طريق السويس فى عام ١٨٨١ سفنًا يقدر ثمنها بـ ٢٣ مليون جنيه استرلينى أو ١/٤ رأس المال المستغل فى الأسطول البريطانى.

ورأى معظم ملاك السفن أن الرسوم المرتفعة فى قناة السويس علاجها الوحيد هو شق قناة ثانية يمكن عن طريقها نزع الأرباح الضخمة لشركة قناة السويس دون الوقوع فى أى مخاطرة علاوة على تسهيل مد الخطوط الملاحية دون منافسة. واتحدت كلمة ملاك السفن كبارًا وصغارًا على معارضة فكرة استخدام طريق رأس الرجاء الصالح،

لأن معنى ذلك إعادة بناء أسطولهم وفى ذلك رفع لتكاليف العمليات إلى مستوى غير مربح(١٨).

كما تلقت وزارة الخارجية البريطانية شكوى من أحد ملاك السفن فى ٣٠ أغسطس ١٨٨٢ تحيطها علمًا بالزيادة المستمرة فى أحجام السفن، وهذا يثير بشكل خطير مشكلة توسيع وتعميق قناة السويس لتستطيع استقبال هذه السفن الضخمة. وأصبح الأمر ملحًا ويحتاج إلى حل سريع بدليل أن سفينة تجنح بقناة السويس أسبوعيًا، مما يترتب عليه إعاقة وتعطيل مستمر لحركة الملاحة المنتظمة لقناة السويس.

وأوضحت الرسالة أن الحل لكل هذه المشكلات هو عن طريق بناء قناة ملاحية ثانية بمعرفة البريطانيين(١٩). بحيث تواكب هذه القناة التقدم المستمر، وتسمح بمرور السفن من كافة الأحجام والحمولات. وهذا، بطبيعة الحال، سيعطى ملاك السفن طريقًا ملاحيًا بديلاً "An alternative route" تبدو أهميته عند حدوث أى كارثة سياسية أو طبيعية تعوق إحداهما، وقدرت تكاليف هذه القناة المقترحة بحوالى ثمانية ملايين جنيه استرلينى على أكثر تقدير، بل ربما يقل عن ذلك نظرًا للتطور التكنولوجى لما تملكه حاليًا من معدات حديثة قد تخفض تكاليف الإنشاء. وأكد ميخائيل - ممثل بعض ملاك السفن - أن نصف هذا المبلغ المطلوب لتحقيق هذا العمل القومى الهام يمكن الحصول عليه فورًا من أصدقائه. وأن رأس المال كله يمكن جمعه بسرعة من المواطنين البريطانيين، وبالأخص من ملاك السفن الذين يمثلون ٦٨٪ من إجمالى حركة الملاحة التى تعبر القناة. وأخبر ميخائيل جرانفيل بالآتى: «إذا اقتنعتم سيادتكم أن المشروع - الذى نؤمن بأهميته - له مزايا عظيمة من كافة الوجوه، أكثر من تنفيذ أعمال تحسين القناة الحالية - فنأمل عندئذ معاضدة ومساندة الحكومة البريطانية لإنشاء هذه القناة الجديدة فى

اتجاه برزخ السويس، وبعد موافقة وزارتكم وبعد تصديقكم ورعايتكم التى لها وزنها للمشروع سوف نتقدم للخديوى فى مصر بطلب للحصول على امتياز البدء بالمشروع» وأضاف أنه فى حالة الموافقة سيضع تحت تصرف جرانفيل كل التفاصيل التى توضح الطريق الجديد، وأقصر طريق يراه المهندسون لتنفيذ المشروع. إلا أن الخارجية البريطانية ردت بأنها لا تميل إلى اتخاذ إجراء فى هذه المسألة»[٢٠].

كذلك تلقى جرانفيل خطابات من مجموعات ملاك السفن بيريطانيا[٢١]، يحثونه فيها على الإسراع بإنشاء قناة ملاحية ثانية فى مصر بسبب معاناة ملاك السفن البريطانية كثيرًا من الرسوم الباهظة، التى تفرضها شركة قناة السويس، ليس فقط بالنسبة لرسوم المرور بالقناة وإنما أيضًا بالنسبة لرسوم الإرشاد والفنارات، علاوة على التأخير الناتج عن الإجراءات الخاصة بالحجر الصحى "Quarantine regulations" والتى نفذت بالقناة اعتبارًا من سبتمبر ١٨٨١ حتى مارس ١٨٨٢ . وطلب ملاك السفن عند إنشاء هذه القناة الثانية، أن تكون السيادة عليها لحكومة إنجلترا، لضمان سيطرة إنجلترا على إدارة القناة الجديدة[٢٢]. كما طلب ملاك السفن فى جرانفيل قبول وفد من ملاك السفن والتجار وآخرين ممن يعنيهم أمر القناة لدراسة هذه المسائل معه[٢٣].

كما بعث لورد شابير Lord Mapeir، وهو أحد الأعضاء البارزين فى مجلس العموم البريطانى، برسالة لجرانفيل، نيابة عن مجموعة كبيرة من ملاك السفن فى بريطانيا[٢٤] يخبره فيها أن اتجاهًا كبيرًا مؤيدًا لفكرة شق قناة جديدة عبر برزخ السويس من جانب ملاك السفن والتجار البريطانيين وأن المشاعر المؤيدة لهذا المشروع كانت تحددها عوامل كثيرة منها: رسوم المرور الباهظة والابتزاز، والتأخير المثير

للضيق، والمعاملة الاستبدادية التى تلقاها الملاحة البريطانية والأجنبية عند مرورها بالقناة الحالية، تلك القناة غير المتناسبة مع تطور بناء السفن أو حركة الملاحة المتزايدة يومًا بعد يوم، علاوة على استحالة تلبية رغبات ملاك السفن البريطانية والتجار بشكل يتساوى ويتناسب مع مصالحهم من جانب إدارة الشركة التى يسودها النفوذ الفرنسى(٢٥).

وكذلك تقدم السيدان: لختنبرج Lichtenberg(٢٦) وستينفسون E. C. Stephons بليفربول فى مارس ١٨٨٣ نيابة عن ملاك السفن، بأول تصميم للقناة الجديدة المقترحة عبر برزخ السويس، والتى تسير موازية للقناة الحالية طالبين مساندة الحكومة البريطانية، عندما تسير خطوات اكتماله إلى الأمام. وأن ملاك السفن ليرون فى هذه القناة خير دعم للمصالح التجارية لبريطانيا وكذلك للسياسة القومية بكل معانيها(٢٧). ولم يستطع جرانفيل أن يتعهد بمساندة وتشجيع أى مشروع فى مصر فى الوقت الحاضر. إلا أن لورد نابير أكد لجرانفيل أن مشروع إنشاء قناة ثانية له وجاهته بطريقة يصعب الجدال فيها، كما أنه مفيد من الناحية العملية:

"A project the practicability of which is undisbuted" وأن هذا المشروع - فى نظره - لن تواجهه صعاب مادية ولكن العائق الوحيد - إن وجد - هو عائق يتصف بالصبغة السياسية "Impediments of apoliticaĺ nature" واستفسر نابير من جرانفيل عما إذا كانت الحكومة البريطانية تميل للمشروع، وإذا ما قدم إليها مشفوعًا بضمانات مالية ووكالات تنفيذية، يمكن للحكومة البريطانية استخدام نفوذها لدى الحكومة المصرية، وأن الحكومة البريطانية مطالبة بالموافقة على الرسم من حيث المبدأ. فإذا وجدته صالحًا للتنفيذ، فإن مصادر التمويل والخبرات الفنية سرعان ما تكون جاهزة تحت تصرفها. وأكد نابير إجماع ذوى المصالح فى قناة

السويس على أهمية وصلاحية المشروع، فقد وقع عليه ٢٩٧ ممثلاً عن الشركات والمؤسسات التى تمر سفنها عبر قناة السويس، والتى تقدر قيمتها بـ٣٠,٧٢٧,٣٠٠ جنيه استرلينى، علاوة على أن حمولة سفن هذه الشركات والمؤسسات تزيد عن نصف إجمالى الحمولات العابرة لقناة السويس[٢٨]. وأن كل الشركات الملاحية وملاك السفن فى المملكة المتحدة ليشعرون بالغبن من جراء الاحتكار القائم من جانب شركة قناة السويس وبرغبة جارفة فى ملكية طريق ملاحى بين البحرين يكون تحت الإدارة البريطانية[٢٩].

وأكد نابير أن هذه المجموعات تحدوها الرغبة والأمل والجدية، إلا أنها متفرقة ومشغولة، ولكن لديها الاستعداد لإيفاد مندوبين يمثلونها للمشاركة فى الأعمال المبدئية. وأشار نابير إلى أن دى لسبس حصل على امتياز تأسيس شركة بهدف شق قناة عبر برزخ السويس، فى غياب أى رسم أو تقديرات أو مشروع محدد وإنما مجرد ادعاء بأن التصميم عملى، وأنه سيكون فى مقدوره تمويل وتنفيذ المشروع[٣٠].

ورد نابير على اعتراض جرانفيل على المشروع بأن شركة قناة السويس لديها امتياز لمدة ٩٩ عامًا فى برزخ السويس، وأنه بدراسة عقد امتياز ١٨٥٤ والفرمانات التالية والاتفاقيات وكل المراسلات المنشورة الخاصة بشق القناة الحالية. أكدت أن النص الذى ورد فى عقد الامتياز الأساسى والذى يخول لدى لسبس سلطة إنشاء وإدارة شركة عالمية لشق قناة ببرزخ السويس توصل البحرين[٣١]، إنما قصد بها منع الحكومة المصرية فى ذلك الوقت من التعامل مع أعضاء آخرين إبان المفاوضات، ولم يكن هذا النص بأى حال من الأحوال يرمى إلى منع شق قناة أخرى، سواء عن طريق الحكومة المصرية نفسها، أو عن طريق أى حكومة أخرى، أو أى هيئات أو مجموعات تعمل تحت إشراف الحكومة المصرية طوال

الفترة المنوه عنها بعقد الامتياز، وذلك فى حالة إذا كان هذا العمل مناسبًا للمصلحة العامة[٣٢]. ورد جرانفيل على ذلك بأن قراره الذى أبلغه للورد نابير من قبل (٢١ فبراير ١٨٨٣) حول هذا الموضوع إنما هو نتيجة لقرار مجلس الوزراء، وهو أن الحكومة البريطانية لا تستطيع فى ذلك الوقت إعلان مساندتها لأى خطة أو حتى مساندة أى شركة، أو حتى فى تعودها إبداء رأيها حول أى مشروع غير مستوفى التفاصيل[٣٣].

وعبر لورد نابير[٣٤] وليختبرج عن أسفهما لموقف الحكومة البريطانية المتردد وغير المساند للمشروع، وعدم تحركها السريع لدراسة هذا الموضوع الهام، وأوضحا له أن ملاك السفن يقدرون فى نفس الوقت موقف الحكومة الرامى إلى عدم تأييد أى مشروع لم يحظ بدراسة وتفاصيل كاملة، هذا وقد اجتمع رأى ملاك السفن البريطانية، وكذلك التجار المتعاملين مع الشرق على أن يقوم لورد نابير بالضغط على الحكومة البريطانية وعلى جرانفيل بضرورة العمل السريع وأوضحا له أن ملاك السفن والتجار لن يقفوا موقفًا سلبيًا، وهم بسبيل اتخاذ الخطوات اللازمة لتنظيم أنفسهم فى شكل نقابة أو شركة لتصبح فى موقف قوى يساعدها على تنفيذ أهداف المشروع الذى يرغبون فيه لمصلحة التجارة، وأن هدفهم الأسمى هو مساعدة الحكومة البريطانية للوصول إلى نتيجة عملية ترضى كلا من الحكومتين المصرية والبريطانية[٣٥].

(جـ) شركات الملاحة البريطانية تشارك فى الصراع من اجل شق قناة ثانية:

هذا وقد قام وستراى Westray ممثلاً عن مجموعة كبيرة من أكبر الشركات الملاحية ببريطانيا[٣٦] المختصة بالتجارة مع الشرق بإخطار جرانفيل بتكوين اتحاد ملاك السفن البريطانية له سلطات ونفوذ واسعة

بالتجارة بهدف تشجيع موضوع شق قناة ملاحية تربط البحرين المتوسط والأحمر. وقد اكتتب بمبلغ يتراوح بين ٢٠,٠٠٠ جنيه استرلينى لهذا المشروع الكبير. وتمثل حمولات سفن هذه الشركات الملاحية العابرة لقناة السويس ثلاثة ملايين طن سنويًا[٣٧]. وأكد الاتحاد لجرانفيل أن القناة الحالية غير قادرة على استيعاب حركة الملاحة المتزايدة علاوة على أن إدارة القناة «ذات طابع استبدادى» "Arbitrary Adminstration" وأوضح الاتحاد أن خطوتهم التالية هى دراسة مسألة عدم وجود عو ائق قانونية بالنسبة لإنشاء قناة ثانية، وأنهم يعتبرون تصدى دى لسبس وشركته لهذا المشروع عملاً غير قانونى.

وأهاب الاتحاد بالحكومة الاهتمام بإيجاد حل سريع للمسألة وأن الاتحاد يميل إلى التوصية بإنشاء قناة ثانية مستقلة تمامًا عن القناة الحالية رغم الصعوبات التى تواجه هذا المشروع، نظرًا للمصالح الحيوية لإنجلترا فى هذه الشركة. ومع ذلك فإن اتحاد ملاك السفن أبدى استعداده لاتخاذ الخطوات الضرورية لإرسال مندوبين على درجة كبيرة من الكفاءة لدراسة برزخ السويس وتحديد موقع القناة الجديدة. وأيضًا لتعيين الوفود التى سترسل للخديوى لضمان الحصول على امتياز إنشاء قناة ثانية بمعرفة حكومته وهو مشروع مضمون نجاحه وربحه الوفير. وأبدى الاتحاد رغبته فى ألا يضع نفسه فى موقع معاد للحكومة البريطانية. وأن هدف جهودهم هو أن تجد تجارة البلاد التسهيلات المطلوبة وعلى أسس عادلة، آخذين فى الاعتبار المصالح الحيوية للغالبية العظمى (للشاحنين) فى هذه البلاد. وحثوا حكومتهم على الاهتمام بهذا الموضوع الهام[٣٨].

وقد قام وستراى (باعتباره سكرتير عام اتحاد ملاك السفن ببريطانيا) بالرد على موقف الحكومة البريطانية من أن مسألة إنشاء

قناة ثانية قد أنكرته هيئات مختلفة، موضحًا أن المسألة فى حاجة إلى قرار قانونى، وأن اتحاد وملاك السفن والشركات الملاحية ليس فى موقف يسمح له بإعطاء حكمه القانونى سواء عن طريق مستشاريه القانونيين، أم بمعرفة الحكومة البريطانية. وأن هدف الاتحاد من إرسال مفاوضين إلى مصر وهو:

(أ) الحصول على امتياز حفر قناة ثانية.

أو :

(ب) الحصول على توجيه من الخديوى بأن يتعهد هذا العمل بنفسه(٣٩).

وأوضح أن الاتحاد بإقدامه على هذه الخطوة يعلم مدى الصراع القانونى الذى سينشأ من جانب شركة قناة السويس. ورغم ذلك فإن هذا الصراع لن يفزع أو يخيف، بأية حال من الأحوال ملاك السفن. وبطبيعة الحال فإن هذا العمل لن يلجأ إليه اتحاد ملاك السفن إلا بعد أخذ تصديق عليه من حكومة إنجلترا.

هذا وقد فهم ملاك السفن من وزارة الخارجية البريطانية أن الحكومة تريد أن يمهد ملاك السفن لأنفسهم الطريق لإنشاء قناة ثانية، وعلى هذا تكون اتحاد مُجموعات ملاك السفن لاتخاذ تلك الإجراءات فى حدود سلطاتهم لتحقيق هذا الهدف. تلك هى القضية فى نظرهم، علاوة على أن بونسيفوت Pauncefote قد أكد فى رسالة له أن مسألة القناة الجديدة لن تترك معلقة، واقترح على اتحاد ملاك السفن ما يأتى:

١ ـ أن يقوم الاتحاد بالاتصال المباشر بشركة قناة السويس لتسوية هذا الموضوع.

أو :

٢ - أن تقوم الحكومة البريطانية بعرض وجهات النظر الخاصة بالاتحاد على الشركة.

إلا أن الحكومة البريطانية كانت تحبذ الجانب الأول، ولكن اتحاد ملاك السفن عبر عن أسفه لأنه بعد عدة مناقشات عاصفة - وعلى كره منه - رأى أن عروضه المباشرة مع شركة قناة السويس قد ترتب عليها نتيجة غير مرضية وغير متوقعة. وخاصة موقف سلطات شركة قناة السويس منذ سحب الاتفاقية الأخيرة معها (اتفاقية ١٠ يوليو ١٨٨٣). وإلى تصميم دى لسبس وزملائه على عدم توقيع امتيازات أخرى بخلاف تلك التى وردت فى الاتفاقية المشار إليها (١٠ يوليو). ورغبة من اتحاد ملاك السفن فى تحاشى تعريض جهود الحكومة البريطانية للخطر بتجاهل التفاوض المباشر مع شركة قناة السويس حتى يتحقق لها أن مسلك ومشاعر شركة قناة السويس قد طرأ عليه تغيير إزاء تبنى وجهة نظر مختلفة عن تلك التى سارت عليها ردحًا طويلاً من الزمن لكى تنظر الشركة بعين الاعتبار لمصلحة ومطالب التجارة «Claims of Commerce» وكان من المنتظر حضور دى لسبس لانجلترا واحتمال اجتماعه مع ملاك السفن لمناقشة الموضوعات مثار الشكوى. وقد وصف وسترای دی لسبس بأنه شخصية بارزة وأنه سيلقى استقبالا حسنا من جانب الرأى العام عندما يبدى آراء متفقة مع أهداف وآمال وتوقعات الإنجليز خاصة بخطوط المواصلات عبر الأراضى المصرية الحالية والمستقبلية(٤٠).

وأن الرأى العام فى إنجلترا ليساند إنشاء قناة ثانية أو على الأقل بضمان نصيب أكبر ونفوذ نشط لها فى إدارة القناة، وأن شغل الاتحاد الشاغل هو دراسة موضوع إنشاء قناة ثانية بالارتباط مع شركة قناة السويس ولكن شريطة أن يكون على أساس إخضاع هذه القناة الجديد للإشراف الإنجليزى.

ولم يرغب ملاك السفن فى تسجيل وجهات نظرهم تفصيلاً خشية سوء التفسير أو الفهم. وأن الفكرة العامة للقناة الثانية تحت النفوذ البريطانى، وتمثيل ملاك السفن والتجار بها، بحيث يكون لهم أيضا بعض النفوذ فى إدارة هذه القناة، وأن تلك الآراء تجد لها قبولاً وتعاطفا على الصعيد الدولى، كل ذلك يجب أن يشكل فى نظر الاتحاد الأساس لأى اتفاق مع شركة قناة السويس. وأن وضع تفاصيل تنفيذ هذه السياسة أمر هام، إلا أنه صعب فى نفس الوقت، والمهم صياغته فى شكل مبادئ عامة(٤١).

كذلك طلب الاتحاد من الحكومة البريطانية تشكيل لجنة لاستلام ودراسة كافة مراسلات اتحاد ملاك السفن والجهات الأخرى المعنية. فعندئذ سيكون فى مقدور الحكومة البريطانية تقدير متطلبات التجارة وملاك السفن، علاوة على ضمان تأييد الرأى العام البريطانى لها(٤٢).

(د) اتحاد الغرف التجارية للمملكة المتحدة:

كذلك شاركت مجموعة اتحاد الغرف التجارية للمملكة المتحدة The association of chambers of commerce of the United Kingdom. فى المعركة الدائرة حول موضوع شق قناة ثانية، فقدمت بدورها مذكرة إلى لورد جرانفيل مطالبين فيها الحكومة بتقديم كافة التسهيلات للشركات الملاحية البريطانية فى ذلك الوقت. وذلك عن طريق بناء قناة ملاحية ثانية بمصر. وحثها على اتخاذ كافة الخطوات الخاصة بذلك، ودعمت المذكرة بإحصائية للسفن البريطانية والسفن الأخرى العابرة لقناة السويس. ففى عام ١٨٧٠ عبرت القناة سفن بريطانية بلغت حمولتها ٤٣٣,٨٥١ طنا والسفن الأخرى بلغت ٢١١,٠٦٤ طنا، بينما فى الأعوام ١٨٨٢،٨١،٨٠ كانت كالآتى:

السنة	عدد السفن	إجمالى حمولات السفن البريطانية	السفن الأجنبية	الإجمالى
١٨٨٠	٢٠٢٦	٢,٤٤٦,٤٣١ طنًا	٨٩,٠٨٨ طنًا	٤,٣٣٤,٥١٩ طنًا
١٨٨١	٢٧٢٧	٤,٧٩٠,٣٣١ طنًا	١,١٠٤,٠٧٠ طنًا	٥,٧٩٤,٤٠١ طنًا
١٨٨٢	٣١٩٨	٥,٧٩٥,٤٨٤ طنًا	١,٣٢٦,٥٤١ طنًا	٧,١٢٢,١٢٥ طنًا

وطالبت تلك المذكرة بالآتى:

أ- أن تهتم الحكومة البريطانية ووزارة الخارجية بموضوع القناة وتسهيل حركة الملاحة بها بالنسبة للتجارة والشركات الملاحية البريطانية، وذلك عن طريق زيادة نصيبها فى إدارة القناة وحركة الملاحة بما يتناسب مع أهمية التجارة البريطانية ومصالح البلاد فى القناة.

ب ـ وحيث إنه من المحتمل ازدياد حركة الملاحة بالقناة فى المستقبل زيادة كبيرة من وإلى الهند ومستعمرات إنجلترا فى استراليا، فإن هذا الاتحاد يعلن عن الحاجة إلى قناة إضافية: «Additional Canal» للبحر الأحمر. فقد كانت قناة السويس فى السنوات التالية لافتتاحها غير مربحة لمساهميها، ولكنها الآن تدفع أرباحًا مجزية لمساهميها تتراوح بين ١٠٪، ١٢٪ ورغم أن شركة قناة السويس تقترح تنفيذ بعض الأعمال الإصلاحية إلا أن هذه الإصلاحات، بعيدة عن أن تلبى وتتمشى مع متطلبات التجارة العالمية المتزايدة، ذلك أن القناة الحالية غير قادرة على تلبية احتياجات ومتطلبات المستقبل، وأن أحسن حل لهذه المشكلة هو شق قناة ملاحية جديدة سواء كانت تلك القناة الجديدة موازية تماما وملاصقة للقناة الحالية من عدمه، فإن المطلوب هو أن تكون تلك القناة الجديدة ملبية لتطور بناء السفن وتطور التجارة، وطالبوا من الحكومة

اتخاذ الإجراءات لمزيد من السيطرة على شئون القناة وحركة الملاحة بها(٤٢).

ثم عاد اتحاد الغرف التجارية يبلغ جرانفيل بقراره فى ١٠ أكتوبر ١٨٨٣، بأن ممثلى ٤٦ غرفة تجارية بريطانية قد اتخذوا قرارا جماعيا بالآتى:

«بالنسبة لمصالحنا فى الشرق، فإنه من الأهمية بمكان وجود قناة ثانية فيما بين البحر المتوسط والبحر الأحمر بموافقة خديوى مصر، وستكون هذه القناة ممثلة للمصالح البريطانية وبشكل مرض». وأعلن المجلس عن رغبته فى أن تنظر الحكومة البريطانية باهتمام لهذه الرغبة فى أسرع وقت لمصلحة التجارة وملاك السفن ومصالح البلاد(٤٤).

(هـ) غرفة الملاحة البريطانية Chamber of shipping of U. K.

كذلك بعث جامس ديكسون «James Dixon» رئيس غرفة الملاحة البريطانية - والتى لها وزنها العلمى فى العالم البحرى ولها نفوذها فى بريطانيا - برسالة إلى جرانفيل فى نهاية عام ١٨٨٢، يلفت نظره لضرورة الاهتمام بانشاء قناة بديلة داخل مصر إلى السويس، وذلك نتيجة ما وصلت إليه حالة القناة الحالية من تأخير وتعطيل السفن والتى تسبب مضايقات وضررا بالغا، وأكثر تكلفة للشركات الملاحية. فإذا نظرنا إلى القيمة العظيمة لمجموعة السفن البريطانية التى تستخدم قناة السويس مع تكلفة التأمين البحرى، وأجور طاقم السفينة، وأضرار تأخير عبور السفن، كل ذلك يمثل عبئا ماديا ثقيلا على الملاحة البريطانية ولهذا طلبت غرفة الملاحة من جرانفيل ضرورة إشراف الحكومة البريطانية على أى قناة جديدة قد تشق(٤٥).

ورغب المجلس التمهيدى لغرفه الملاحه البريطانية فى إحاطة وزارة الخارجية البريطانية علما بأن الوضع فى مصر آنذاك فريد ومناسب لضمان السيادة البريطانية على أى قناة ثانية، التى يتوق إليها ملاك السفن البريطانية(٤٦).

(و) موقف ربابنة السفن

ولقد شارك الكثير من ربابنة السفن البريطانية بآرائهم أيضا فى هذه المشكلة الخطيرة التى هزت الرأى العام البريطانى خلال عامى ١٨٨٢، ١٨٨٣. فمثلا على سبيل المثال لا الحصر - نجد الريان راوسون Rawson - يبعث بمذكرة للحكومة البريطانية يقترح فيها إنشاء قناة ثانية، بحيث تستخدم القناتين واحدة للعبور شمالا والأخرى للعبور جنوبا. كما يجب ربط هاتين القناتين سويا بوصلة عند كل عشرة أميال تقريبا، وذلك من أجل ألا يتسبب أى طارئ فى تعطيل إحداهما، فعندئذ تستخدم الأخرى، ويجب ألا يقل عمق القناة الثانية عن ٢٩ قدما(٤٧).

بينما اتجه رأى ربان آخر G. S. Nares - وهو مستشار وزارة التجارة البريطانية - فى التقرير الذى بعث به لوزارة التجارة إلى أن عملية توسيع القناة أجدى من عملية شق قناة جديدة، لأن ذلك سيساعد على ازدياد حركة الملاحة بالقناة ويمنع عملية تأخير السفن بتحويلها إلى التفريعات، علاوة على أن توسيع القناة عند القاع من ٧٢ قدمًا إلى ١٥٠ قدمًا سيساعد على إمكانية عبور سفينتين فى اتجاهين مختلفين(٤٨).

وقد أيد الأعضاء الإنجليز فى مجلس إدارة الشركة هذا الرأى أو استأذنوا جرانفيل بعرض هذه الفكرة على دى لسبس، ووافق جرانفيل على تقديم هذه الفكرة دون أن يعبروا عن رأى الحكومة(٤٩).

وفى واقع الأمر لعبت هذه التيارات السياسية دورا هاما ورئيسيا فى المطالبة بإنشاء قناة ثانية، وجاء مركز الثقل من جانب الشركات الملاحية وملاك السفن، فقد أثاروا المشكلة واعتبروا إدارة دى لسبس للقناة ذات طابع أوتوقراطى.

(د) مجلس العموم البريطانى يناقش مشكلة القناة الثانية:

كما شهدت أروقة البرلمان البريطانى مناقشات عاصفة فى صيف عام ١٨٨٣ حول مشكلة قناة السويس بصفة عامة ومسألة شق قناة ثانية بصفة خاصة، وتعرضت حكومة حزب الأحرار لهجوم عنيف من حزب المعارضة، حيث وجهت لجلادستون أسئلة كثيرة حول موقف الحكومة البريطانية من شق قناة ثانية فى مصر.

وبلغ اهتمام مجلس العموم اهتمامهم بالمشكلة لدرجة أنهم طلبوا نسخا من المراسلات التى تبودلت بين الحكومة البريطانية وشركة قناة السويس(٥٠). إلا أن جلادستون لم يوافق على نشر هذه المراسلات(٥١).

ويرى الباحث هنا أن جلادستون قد تحفظ فى رده على الأسئلة التى أثارها الأعضاء فى ذلك الوقت لأن المباحثات كانت جارية بين الشركة والحكومة البريطانية، ولم يكن فى مقدوره الإفصاح عنها.

هذا وقد استفسر العضو بورك (Bourke) - وهو من زعماء المعارضة فى المجلس - عن بعض النقاط المتعلقة بمسألة القناة الثانية تتخلص فى الآتى:

١- هل ستكون القناة الثانية ضمن ممتلكات شركة قناة السويس؟

٢- وهل سيكون مقر إدارتها بباريس أيضا؟

٣ـ والمحاكم التى ستنظر قضايا القناة الجديدة، هل ستكون مصرية أم فرنسية؟

٤ـ وهل ستعود القناتان إلى مصر بعد الانتهاء من فترة الاستغلال؟

ولم يستطع جلادستون الرد على بعض هذه الاستفسارات بحجة أن موضوع شق قناة ثانية هو أمر يتعلق بالسياسة العليا للدولة وعلى الأخص الوضع العام لقناة السويس(٥٢)، وحاول جلادستون تهدئة المجلس موضحا أن هدف الحكومة هو تسهيل مرور السفن بالقناة ومنع تأخيرها(٥٣).

كما سأل أحد أعضاء حزب الأحرار عما إذا كانت قد تمت المفاوضات مع تركيا والحكومة المصرية حول القناة الثانية، فأجاب جلادستون بأنه لم تتم مثل تلك المفاوضات، ولكن إذا ما أقر البرلمان اتفاقية ١٠ يوليو ١٨٨٣ فستكون هناك مفاوضات هامة. ثم شرح أهمية قيام الشركة بشق قناة ثانية موازية للقناة الحالية، بحيث تكون واحدة للذهاب وأخرى للعودة، وهذا يستلزم حصول دى لسبس على أراض جديدة للقناة الثانية من الحكومة المصرية، ولن تحصل الشركة على امتياز سياسى جديد، ولكنها ستحصل فقط من الحكومة المصرية على الأراضى الضرورية.

وهذا هو الهدف المبدئى لكل المفاوضات الرامية لشق قناة أخرى، وأعرب عن اقتناع الحكومة التام بأن المال المستغل فى شق القناة الثانية سيدفع على أساس اقتناع كامل بأن لـ دى لسبس الحق المطلق فى شق قناة ثانية(٥٤).

كذلك أثار بعض أعضاء المجلس أسئلة واستفسارات قدمت لوزير الخزانة البريطانية حول شكل هذه القناة الثانية، مدخلها ومنطقة

الخروج وهل تختلف عن القناة الحالية، ورد وزير الخزانة بأن هذه مسائل هندسية، وعندما سأله بعض أعضاء المجلس عما إذا كانت الحكومة البريطانية قد استشارت المهندسين، ومن ثم توصلت لرقم «الثمانية ملايين جنيه استرلينى» تكاليف إنشاء القناة الثانية؟ والذى ورد ذكره فى البند ١٢ من اتفاقية ١٠ يوليو ١٨٨٣. فأوضح وزير الخزانة أنه عادة فى المشاريع العامة يكون التقدير مبدئيًا، وقد يزيد أو ينقص عند الدخول فى التفاصيل، ومن الصعب تحديده الآن. وأنه فى حالة زيادة تكاليف القناة عن ثمانية ملايين جنيه فعلى شركة قناة السويس البحث عن وسيلة لتكملة المبلغ بمعرفتها بطريقة أخرى(٥٥).

وكذلك أثار أحد أعضاء البرلمان البريطانى - ويدعى لابوشير Laboucher (فى جلسة ١٦ يوليو ١٨٨٣) موضوع احتمال لجوء دى لسبس إلى استخدام السخرة فى حفر القناة الثانية باستخدام الفلاحين المصريين، سواء بطريق مباشر أم غير مباشر. وذلك فى حالة الموافقة على شق قناة ثانية عبر برزخ السويس. فرد عليه وزير الخزانة بأن دى لسبس لا يملك الحق فى استخدام السخرة(٥٦). كذلك استفسر الأعضاء عن أحقية دى لسبس فى احتكار واستغلال الطريق الملاحى عبر برزخ السويس، ورد محامى الحكومة بأنه لا يوجد لدى مجلس البرلمان المستندات للرد على هذا الاستفسار(٥٧).

كذلك طرح العضو ماكون M'coan سؤالا حول مركز القناة الثانية من الناحية القانونية، وهل يستلزم شقها الحصول على امتياز جديد؟ وبالتالى انتظار تصديق السلطان عليه مثلما تم فى القناة الأولى، وعما إذا كانت القناة الثانية ستخضع للقانون المصرى والسيادة النهائية للباب العالى؟ ومدى الضمان الذى ستقدمه الشركة لإقراضها مبلغ الثمانية ملايين جنيه استرلينى، لتمكين استعادة هذا المبلغ؟ ورد فيتزموريس

Fitsmaurice على تلك الاستفسارات فأوضح أنه إذا كانت القناة الثانية ستعتبر «مشروعا خاصا» فإن ذلك يستلزم امتيازا ثانيا. أو إذا اعتبرت مجرد شراء أراض أخرى لتوسيع القناة الأولى، فعندئذ ستصبح القناة الجديدة بنفس المركز القانونى للقناة الأولى. أما قرض الثمانية ملايين فوضعه مثل بقية القروض التى حصلت عليها الشركة(٥٨).

وتكلم جلادستون بإسهاب فى جلسة فى مجلس العموم البريطانى (٣٠ يوليو ١٨٨٣) عن حق دى لسبس المطلق فى احتكار الطريق البحرى الذى يربط البحرين، والذى يستبعد أى شركة أخرى فى احتكار هذا الطريق وأوضح أنه إذا كانت هناك إمكانية شق قناة ملاحية عبر فلسطين، فإن دى لسبس سيرحب بها طالما أنها بعيدة عن برزخ السويس(٥٩). ويرهن على ذلك بأن دى لسبس احتج فى عام ١٨٧٢ عندما أثير موضوع شق قناة ثانية - والذى قدم للخديوى - من الإسكندرية إلى السويس، حيث احتج دى لسبس لأنه يعتبر فى نظره انتهاكًا للاحتكار الممنوح له(٦٠).

وقدم العضو جيلز Giles (نائب شوثهامبتون Southampton) فى جلسة ٣٠ يوليو مذكرة عملية، فقد تحدث باعتباره مهندسا، موضحا أن قناة واحدة يبلغ عرضها ضعف القناة الحالية أجدى من وجود قناتين ضيقتين، وأن القناة الحالية يمكن توسيعها وتعميقها بنصف تكاليف إنشاء القناة الجديدة(٦١).

إلا أن وزير الخزانة أوضح إجماع الأوساط التجارية على فكرة إنشاء قناة ثانية، وحبذ الأعضاء الإنجليز فى مجلس إدارة الشركة نفس الرأى. وقد استغل دى لسبس هذا الموقف وطلب بمد الامتياز الخاص بشركة قناة السويس ومساعدة مالية من أجل تعهده بتنفيذ هذا الالتزام(٦٢).

وهكذا نجد الانتقادات توجه لحزب الأحرار، والمديح ينهال على حزب المحافظين لموقفه إبان صفقة أسهم قناة السويس التى حصل عليها عام ١٨٧٥، وخاصة مسألة إدعاء دى لسبس باحتكار طريق القناة وكيف فشلت حكومة الأحرار فى معالجة القضية، واستطرد بورك فى انتقاده لرئيس الحكومة بقوله: «إذا كان رئيس الحكومة يذكر أن هذا الاحتكار لم يطالب به، فلماذا إذن اشتريتم أسهم قناة السويس؟ ويرد بورك على هذا التساؤل: «بأن عملية شراء الأسهم تمت بين الحكومة البريطانية وبين الحكومة المصرية ولم تكن من دى لسبس، وأن شراء هذه الأسهم كان من أجل اعتبارات سياسية، وكانت صفقة سياسية ناجحة، ولم يكن فى مقدور أحد انتقاد الصفقة من الوجهة السياسية. أما من الناحية التجارية فالجميع يعرف أن الحكومة إذا رغبت الآن (١٨٨٣) فى بيع الأسهم، فسوف تربح سبعة ملايين جنيه استرلينى أو ثمانية ملايين. ومن المؤسف الآن ما قامت به الحكومة من إجراءات مع دى لسبس مؤخرا والتى أدت إلى مفاوضات غير مرضية تهم الجميع فى إنجلترا من أجل بناء قناة ثانية. فطالما توجد قناة واحدة فى حوزة شركة فرنسية فمن الصعب بالنسبة لطبقة التجار هنا أو فى الدول الأخرى الحصول على أى تعويض»(٦٣).

ورأى بورك أن التعويض الوحيد يكون عن طريق وجود قناة ثانية. وعلى افتراض إقرار إنشاء قناة ثانية بمبلغ ٨ أو ٩ ملايين جنيه استرلينى بمعرفة إنجلترا، فإن حركة الملاحة فى القناة خلال سبع سنوات تصل إلى ١٢ مليون طن، وإذا كان رسم الطن ٥ فرنكات فيكون الدخل ٣٠ مليون فرنك أى ما يعادل ١,٢٠٠,٠٠٠ جنيه استرلينى، وإذا بلغت المصروفات ٣٠٠,٠٠٠ استرلينى فسيكون الفائض ٩٠٠,٠٠٠ جنيه استرلينى، وعلى مدى ١٤ عاما يسدد هذا المبلغ تكاليف إنشاء قناة

السويس بأكملها. وطالما ظلت الحكومة تعترف باحتكار دى لسبس، فلن يكون هناك أمل فى أى تحسينات بالنسبة للطريقة التى تدار بها قناة السويس. وأن دى لسبس كان سيؤدى خدمة جليلة للتجارة العالمية لو تصرف تصرفا «ليبراليا»، ولكنه يتصرف بطريقة المحتكر بما لم يدر فى خلد أو ذهن أحد عندما فتحت القناة للملاحة(٦٤).

ورد لورد إموند فتزموريس Edmond Fitzmaurice على ما جاء بانتقادات زعيم المعارضة موضحا أن حكومة المحافظين عندما حصلت على أسهم قناة السويس ١٨٧٥، وعلى الرغم من أنها لم تتعامل مع دى لسبس فى هذه الصفقة، إلا أن حقائق الموقف وملابساته، وهى حق دى لسبس المطلق فى احتكار طريق القناة، كانت أمامهم ولم تكن بخافية عليهم. وكان من واجب حكومة المحافظين أن تضع فى اعتبارها هذه المسألة، وهو أمر لم يخف على حكومة الأحرار في عام ١٨٧٢، وهو ما أوضحه رئيس الوزراء عندما ذكر أن دى لسبس تمسك بحقه آنذاك فى احتكار طريق المواصلات بين البحرين(٦٥).

وهكذا تحول موضوع شق قناة ثانية إلى معركة حزبية فى رحاب البرلمان البريطانى.

ويذكر أحد الكتاب الإنجليز(٦٦) أن هذه كانت آخر مرة تمت فيها مناقشة قناة السويس فى البرلمان البريطانى واستخدمت فيها كافة أنواع المحاجات من جانب الطرفين. ولقد عبرت تلك المناقشات فى البرلمان عن المشاعر القومية البريطانية، سواء من جانب الرسميين أم الأوساط التجارية والملاحية نحو شركة قناة السويس. علاوة على توضيحها لضرورة الحاجة لقناة ثانية، والتى ثبت فيما بعد عدم صواب تقديرهم لها، بل ثبت خطأ المهندسين أيضا، وأن توسيع وتعميق القناة الحالية أجدى من فكرة شق قناة ثانية(٦٧). وأن المهندسين المدنيين، وعلى رأسهم

روبرت ستيفنسون، قد أخطئوا التقدير فى الأربعينيات من القرن التاسع عشر، عندما رأوا استحالة شق القناة، ثم جاء بعد ذلك بالمرستون وانقاد لآرائهم، وتبعه دزرائيلى ثم ساندت الأوساط الملاحية والتجارية بعد ذلك دى لسبس فى مشروع شق قناة السويس. وهكذا أخطأت الحكومة بعرض ثمانية ملايين جنيه استرلينى للقناة الجديدة. وكان رأى عضو البرلمان البريطانى جيلز Giles صائبا فى هذا الصدد. بل إن دى لسبس - فى رأى ولسون - نفسه وقع فى نفس الخطأ عندما وافق على فكرة شق قناة ثانية. فكلتا القناتين بعد ذلك ستكونان فى حاجة إلى توسيع وتعميق. وهكذا يرى «ولسون» أن البرلمان البريطانى أدى خدمة جليلة لدى لسبس وللعالم وللتجارة البحرية البريطانية، عندما تحالف الرأى العام البريطانى مع البرلمان فى إجبار جلادستون على إسقاط مشروعه(٦٨).

موقف الحكومة البريطانية من شق قناة ثانية: (١٨٨٢ - ١٨٨٣):

وعلى أية حال فقد اتضح لنا من خلال المناقشات التى دارت فى مجلس العموم البريطانى، والمراسلات الدبلوماسية لوزارة الخارجية البريطانية المنشورة وغير المنشورة أن الحكومة البريطانية قد تعرضت لضغوط وهمية من جانب الشركات الملاحية وملاك السفن وغرفة الملاحة والتجارة البريطانية والصحافة البريطانية فى موضوع شق قناة ثانية، فقد تجاذبتها تيارات عديدة ممثلة فى مصالح الشركات الملاحية البريطانية وملاك السفن والتجار وغرف الملاحة والتجارة فى بريطانيا من جهة، وموقف دى لسبس وشركة قناة السويس من جهة أخرى، أضف إلى ذلك التيارات السياسية الدولية آنذاك بصفة عامة والعلاقات الفرنسية الإنجليزية من جانب آخر، فبدا واضحا تردد الحكومة

البريطانية لحسم هذه المسألة الخطيرة فى محاولة منها لإرضاء كافة الأطراف. وفى الوقت نفسه المحافظة على المصالح العليا البريطانية دون التورط فى فتح الباب أمام تعقيد المشكلة، مما يهدد تدهور العلاقات الفرنسية الإنجليزية. فقد أدركت حكومة الأحرار بزعامة جلادستون بعد أن وضعت يدها على مصر، أنها ليست فى حاجة إلى إثارة الشعور القومى الفرنسى بخصوص مسألة قناة السويس التى كان ينظر إليها الفرنسيون - كما رأينا - نظرة خاصة. فكان ضرب المصالح الفرنسية فى شركة قناة السويس ليس بالأمر السهل، فقد يضع الحكومة البريطانية أمام مخاطر لا قبل لها بها فى العلاقات الدولية بصفة عامة وعلاقتها بفرنسا بصفة خاصة. فقد كانت محاولات الحكومة البريطانية الاحتفاظ بعلاقات الود مع فرنسا قد أصبحت أمرا صعبا يوما بعد يوم. ورأينا أنه كلما ضيق المتحدثون فى مجلس العموم البريطانى، الخناق على جلادستون نجده يذكر أن هذه من أمور السياسة العليا للدولة(٦٩). ولكن الحكومة استغلت الحرب النفسية والإعلامية المعلنة على الشركة وباركتها سرا، للحصول على ما يحقق المصالح البريطانية فى قناة السويس، وكان لها ما أرادت. ونجحت المصالح البريطانية فى قناة السويس، وكان لها ما أرادت. ونجحت فى إظهار روح التعاطف مع دى لسبس، وكسبت وده وأوضحت أنها تقف معه ضد هجوم ملاك السفن والشركات الملاحية مما أثلج صدر دى لسبس.

كما يجد الباحث فى الوثائق البريطانية غير المنشورة، والموجودة فى دار الوثائق البريطانية P. R. O، التفسير الواضح لسياسة حكومة الأحرار فى هذه المسألة، وخاصة فى ذلك التقرير السرى المقدم لمجلس الوزراء البريطانى، ضمن التقارير المرفوعة من اللجنة المعينة لدراسة مستقبل

إدارة الحكم فى مصر بعد احتلالها، تقريرا عن قناة السويس تناول مسألة توسيعها وإنشاء قناة ثانية، وقد أوصى هذا التقرير بالآتى:

١ـ أهمية توسيع القناة نظرا لازدياد حركة الملاحة الضخمة المطردة بها، علاوة على ازدياد حمولة السفن وأبعادها، وخاصة طولها، وذلك بالنسبة للسفن التى تبنى فى ذلك الوقت لتعمل فى التجارة مع الشرق. هذا بالإضافة إلى أن توسيع القناة سيكون له تأثيره المفيد لتقليل فرص سدها أو إعاقة الملاحة بها.

٢ـ أهمية تنفيذ توصيات «اللجنة الملكية للدفاع البحرى» والتى نصت على إتمام التحصينات بعدن، لكن تصبح محطة آمنة للتزود بالفحم.

٣ـ الرغبة فى الحصول على نصيب أكبر ـ لانجلترا ـ لنفوذها وتمثيلها فى إدارة شركة قناة السويس.

٤ـ هذا وإن كان هناك تشجيع لشق قناة ثانية فسيكون باعثا قويا للشركة للرضوخ للمطالب المعقولة لحكومة جلالة الملكة :

If encouragement should be given to the construction of«

another Canal. it will operatre as a Powerful incentive to the Company to yield to the reasonable demands or Majestys Government»(٧٠)

تلك هى الخطة التى سارت عليها الحكومة فى مسألة شق قناة ثانية، وعالجتها بمهارة وحكمة حققت أهدافها لمصلحة السياسة العليا والمصالح القومية البريطانية. ويؤكد أيضا هذا الاتجاه من جانب الحكومة البريطانية تلك الرسالة التى بعث بها تشيلدرز، (عندما كان وزيرا للمالية) إلى جرانفيل فى ٩ مايو ١٨٨٣ حيث يقول: «لست واحدا من هؤلاء الذين يشجعون شق قناة ملاحية ثانية.. فنحن فى آخر المطاف

لابد وأن نحصل من دى لسبس على أحسن الشروط، وعلينا تركيز هدفنا نحو: تخفيض أكبر لرسوم العبور، ونفوذ متساو فى الإدارة مع الفرنسيين، وأن دعوتنا هذه ستجد سندا قويا»[٧١].

وعلاوة على النتائج التى أوردها التقرير المذكور فقد أوصت اللجنة أيضا الآتى:

١- يجب تشجيع توسيع وتعميق القناة الحالية وعلى وجه الخصوص فى الأماكن الضيقة الصخرية، أو بناء قناة أخرى دون التعصب لأى حقوق.

٢- ضرورة اتمام التحصينات لميناء عدن حتى يصبح محطة آمنة للتزود بالفحم.

٣- يجب إعادة تنظيم حركة الملاحة بالقناة، بإعطاء نصيب كبير للأعضاء الإنجليز بمجلس إدارة الشركة[٧٢].

ولذلك نصت اتفاقية يوليو ١٨٨٣ على إنشاء قناة ثانية موازية للقناة الحالية ويكون عمقها وعرضها متمشيا مع التطور المستمر لبناء السفن، وبحيث تتم هذه القناة فى عام ١٨٨٨. وذلك فى محاولة من الحكومة لإرضاء وتهدئة أطراف المشكلة فى هذه المسألة.

تقارير قادة البحرية البريطانية:

وفى نفس الوقت تلقت الحكومة البريطانية تقارير من قادة البحرية البريطانية حول هذا الموضوع. فقد بعث العميد بحرى أ. هوسكنز A. Hoskins[٧٣] للحكومة البريطانية، موضحا أن المشكلة تتركز فى بديلين:

(أ) توسيع القناة وتعميقها لتتمشى مع متطلبات تطور ونمو تجارة الشرق.

(ب) أو إذا كان من الضرورى المسارعة فى إنشاء قناة جديدة مع الاتجاه إلى المواءمة بين حركة الملاحة داخل وخارج البلاد، وفى كلتا الحالتين فإنه من المحتم أن تتعهد ذلك شركة القناة الحالية. ويلاحظ أن الشركة ستواجه مشاكل خطيرة: سياسية ومالية وهندسية، عندما تشق قناة للسفن من الإسكندرية للسويس، وتوصل هوسكنز إلى نتيجة مفادها:

«أنه من المستحسن توسيع وتعميق القناة الحالية، بدلاً من إنشاء قناة جديدة، كما يجب تدعيم امتياز الشركة الحالى، وأن تتم أعمال إنشاء القناة الجديدة بمعرفة شركة قناة السويس»(٧٤).

وقد استند هوسكنز فى حججه إلى أن تطور التجارة إنما يعتمد على الحدس وأن الزيادة الأخيرة لا يمكن الاعتماد عليها، واتخاذها أساسا لحساب المستقبل. ورأى أن توسيع القناة الحالية سيعطى بلا شك التسهيلات المطلوبة لفترة من الوقت قادمة، علاوة على تخفيضها للالتزامات بينما تكاليف إنشاء قناة ثانية يحتم إيقاف كل تفكير لتنفيذ مشروع مماثل من الإسكندرية إلى السويس. وتوسيع القناة الحالية، سيكون له أثره فى زيادة المسطح المائى بشكل يسمح للسفن الضخمة بتشغيل رفاصاتها بالقناة، وعلى هذا يمكنها ذلك من الملاحة فى أمان وبسرعة أكبر، أكثر من الملاحة فى قناتين ضيقتين، هذا علاوة على تلاشى خطورة الاصطدام بضفتى القناة.

ويرى هوسكنز أنه فى حالة الحرب يكون من السهل مراقبة قناة واحدة وحمايتها بسهولة أكثر من قناتين، وأن من الصعوبة بمكان حصار

قناة واسعة فجأة وبسرية بعكس قناتين ضيقتين(٧٥) هذا علاوة على أن تكاليف إدارة وتشغيل قناتين يكون باهظ التكاليف، أكثر من قناة واحدة بطبيعة الحال. هذا ويمكن للقناة بعد توسيعها أن تمر بها السفن فى الاتجاهين، أما مشكلة التوقف فيمكن حلها عن طريق زيادة عدد المحطات. وأن عملية التوسيع يمكن تنفيذها بمعرفة المهندسين المختصين الذين يعملون بالقناة. وإذا ثبت عدم صلاحة القناة للملاحة مستقبلا، فان مسألة شق قناة ثانية ستكون عندئذ محل بحث بثقة أكبر وبخبرة أوسع من كافة الجهات المعنية. وخلص هوسكنز إلى الرأى الآتى:

«إننى أرى أن قناة واحدة واسعة من كافة الجوانب العسكرية مفضلة عن قناتين ضيقتين بشرط أن يتم توسيع القناة على طول امتدادها وأن يتم ذلك على الفور»(٧٦).

واعتقد هوسكنز أن دى لسبس ومديرى الشركة يرغبون فى تأمين وضمان امتيازهم الحالى لفترة غير محدودة من الزمن بالحصول على تصديق إنجلترا لإنشاء قناة ثانية، بالشروط المشار إليها.

وفضل هوسكنز الانتظار لرؤية نتيجة استمرار الأعمال، ورأى عدم الالتزام بطريقة قد تفشل أو لا تؤدى الغرض المنشود فى المستقبل لأى مشروع بديل أو شركة «مثلما فعل المهندس فولر Fowler وأعد لهذه الفكرة على صفحات جريدة القرن التاسع عشر»(٧٧).

وقد أيدت الأدميرالية البحرية الأعمال المقترحة من جانب شركة قناة السويس لتسهيل الملاحة بالقناة الحالية، وأوصت بعدم تأجيلها، مالم يتدخلوا فى بناء قناة ثانية(٧٨). وهكذا شكلت حكومة الأحرار سياستها إزاء المشكلة من واقع تلك التقارير والدراسات التى رفعت إلى مجلس الوزراء، ولكنها اعتمدت أيضا على التقارير التى بعث بها

الأعضاء الإنجليز فى مجلس إدارة الشركة حول المشكلة. فعندما طلب دى لسبس من الأعضاء الإنجليز الاشتراك فى اللجنة الخاصة بدراسة تحسين القناة لاختيار أحسن السبل لتحقيق ذلك(٧٩). عندئذ أوضح جرانفيل للأعضاء الإنجليز فى اللجنة أن الحكومة البريطانية تبدى عظيم اهتمامها بهذه المسألة:

»Attache the greatest importance to this question«

وطلب منهم قبول دعوى دى لسبس والمشاركة فى مناقشات مجلس إدارة الشركة والتركيز بوجه خاص على مسألة توسيع القناة(٨٠).

موقف فرنسا من مشكلة شق قناة ملاحية ثانية:

وعلى الجانب الآخر من بحر المانش أثارت مشكلة شق قناة ثانية الرأى العام الفرنسى فهاجمها رجال السياسة والصحافة والكتاب الفرنسيين، واتسمت هذه الفترة بصراع دبلوماسى وإعلامى كبيرين.

موقف رجال السلك الدبلوماسى:

بعث - تيسو - سفير فرنسا بلندن - برسالة إلى وزير خارجية فرنسا فى صيف عام ١٨٨٣، يؤكد له أنه قد علم من وزير سابق للخديوى (لم يحدد اسمه) أنه فى حالة توقف المحادثات الجارية بين الشركة والحكومة البريطانية - آنذاك، وهو أمر رآه تيسو بعيد الاحتمال، فإن مجلس الوزراء البريطانى سيجد نفسه مضطرا تحت ضغط الرأى العام البريطانى إلى الاتجاه نحو إنشاء قناة ثانية تربط البحرين، وجعل عمل دى لسبس - أى القناة الحالية - يقع فى منافسة رهيبة، تجعله عندئذ يندم على رفضه لشروط الحكومة التى عرضت عليه مهما كانت صعبة

ومهما بدت له فى هذا الوقت. وترتب على هذه المعلومات أن قامت الحكومة البريطانية بالاستعداد منذ تلك اللحظة باتخاذ كافة الإجراءات الضرورية لضمان طريق الهند، وهو السبب الرئيسى الذى من أجله أرسلت إنجلترا بقواتها إلى مصر، ويضيف تيسو فى رسالته: «أنه على المرء أن يتنبأ بالباقى فانجلترا لم تتوان لحظة عن استغلال حملتها العسكرية داخل البلاد»(٨١).

الصحافة الفرنسية والكتاب يشاركون فى المعركة:

وهاجمت صحافة فرنسا موقف بريطانيا، فنجد على سبيل المثال صحيفة «الإيكونوميست» الفرنسية:

وقد نشرت مقالا لبول ليروى Palu Leroy Beaulieu ينتقد فيه مشروع القناة الجديدة. وعبر عن دهشة الرأى العام فى فرنسا لهذا المشروع الذى أثارته الصحافة البريطانية، وأوضح أن فرنسا لا تضمر عداوة لانجلترا(٨٢).

وانتقد الكاتب موقف البريطانيين وذكرهم بتصفيق الفرنسيين لهم عند انتصارهم على عرابى وطالب بدراسة موضوعية للمشروع المقترح الخاص بشق قناة ملاحية جديدة، مناشدا القارئ بأن يمسك بخريطة لمصر، ويقوم بقياس المسافة فيما بين السويس وبورسعيد ويقارنها بالمسافة فيما بين الإسكندرية والسويس، فسيجد عندئذ أن الثانية تبلغ ضعف الأولى على وجه التقريب. هذا فضلا عن أن القناة الجديدة المقترحة سوف تمر عبر أراض خصبة فى الدلتا التى تعتبر من أغنى الأراضى فى مصر، فى الوقت الذى تمر فيه القناة الحالية فى أراض صحراوية. علاوة على أن القناة المقترحة سوف تتسبب فى مشاكل فنية وسياسية لا حصر لها بالنسبة للعلاقات الداخلية فى مصر(٨٣).

كما ستتقاطع القناة المقترحة مع النيل فى ثلاثة أو أربعة مواقع عند أفرعه المختلفة، وثلاث أو أربع مرات أيضا بالنسبة لخطوط السكك الحديدية. وسوف تعترض كل طرق الدلتا وكل قنوات الرى التى تنتشر بكثرة فى تلك البقاع التى ستخترقها القناة فى الوقت الذى لا تشكل القناة الحالية أى مشاكل أمامها، وإنما وجد فى طريقها بحيرات قللت من نفقات إنشائها، مثل البحيرات المرة والمنزلة والتمساح. أما القناة الجديدة فستتكلف مبلغا يتراوح بين مليار أو ١٢٠٠ مليون فرنك لمسافة تقدر بحوالى ٤٥٠ كم(٨٤).

بالإضافة إلى أن القناة الجديدة (الإسكندرية / السويس) لن تقبل عليها السفن لأنها أطول بمقدار ٢٥٠ كيلو مترًا عن القناة الحالية. فضلا عن مشاكل اعتراض القناة الجديدة بالأنهار والقنوات والسكك الحديدية والخطوط البرية العديدة بالدلتا. وسينتج عن ذلك تأخير فى زمن العبور يزيد عن القناة الحالية بمقدار ٣٦ أو ٤٨ ساعة. كما ذكر كاتب المقال أن هذا المشروع الجديد للقناة مزعج ومخيف، فهو شبيه بمشروع الخط الحديدى الشهير المقترح فى فرنسا والذى يربط كاليه بمرسيليا والذى كثر الحديث عنه منذ خمسة عشر عاما.

وهاجم الكاتب عضو البرلمان البريطانى الذى ذكر أنه طالما أن شركة خاصة تملك القناة، فإنها لن تهتم بتعميقها وتوسيعها مذكرًا إياه بأن شركة قناة السويس دفعت ٣٠ مليون فرنك من إيراداتها لتحسين مرفق قناة السويس وجعلها صالحة للملاحة.

دى لسبس يهاجم مشروع شق قناة ملاحية ثانية:

تصدى دى لسبس للحملات الصحفية البريطانية، التى تنادى بشق

قناة ملاحية ثانية تحت إشراف إنجلترا، وبالأخص صحيفة التايمز اللندنية التى هاجمت احتكاره لطريق قناة السويس، فدافع عن حق الشركة عن الامتياز الممنوح لها فى المنطقة ما بين خليج البلوزيوم وبرزخ السويس. وطالبهم قبل الخوض فى هذا الموضوع الخطير إعادة قراءة المقالات الصادرة فى صحيفة التايمز اللندنية فى السنوات (١٨٥٤ - ١٨٥٧) حيث اتفقت الآراء التى وردت بها مع لورد بالمرستون على اعتبار مشروع قناة السويس كأنه «فقاعة» Bupple، وأخذت تؤثر بمقالاتها فى هذا الاتجاه على الشعب الفرنسى[٨٥].

وطلب دى لسبس فى مقاله أن تقوم الصحيفة اللندنية بدراسة نصوص عقد الامتياز ومركز شركة قناة السويس القانونى العالمى، فهى قد تكونت برؤوس أموال حرة من كل الدول وبالأخص من فرنسا. وأوضح دى لسبس أن إنجلترا نفسها تتمسك بمبدأ هام وهو «حرية الفرد» كأساس من أسس سياستها الداخلية[٨٦]. وتهكم دى لسبس على مناداة الصحيفة بشق قناة إنجليزية فى مصر تنافس قناة السويس، بقوله: «أما بالنسبة لشق قناة ثانية فيمكنكم اختيار مكان آخر بدلا من برزخ السويس حيث ينص عقد الامتياز على أن الشركة العالمية تمتلك «الحق المطلق» خلال ٩٩ عاما بإنشاء طريق ملاحى بين الخليج البلوزى وخليج السويس[٨٧].

وفى الحقيقة أثارت عبارة «الحق المطلق» هذه كثيرا من الجدل والمناقشة فى الأوساط السياسية والقانونية فقد ناقش رجال القانون فى انجلترا حق الشركة المطلق فى إنشاء قناة بحرية داخل مصر تربط البحرين الأحمر والمتوسط ومسألة امتياز الشركة الصادر فى نوفمبر ١٨٥٤ الذى يخول لدى لسبس الحق فى إنشاء قناة بحرية. وقد حلل

رجال القانون الموقف القانونى للشركة إزاء حقها فى إنشاء قناة بحرية، ورأوا فى نفس الوقت أن للخديوى الحق فى إنشاء قناة ثانية تبدأ من شرق فرع نهر دمياط أو غرب هذا الفرع(٨٨).

وهكذا اعترف رجال القانون فى الحكومة البريطانية بأن النقطة التى أثارها دى لسبس يجب أن تؤخذ فى الاعتبار، وهى أنه ليس من الشرعية شق قناة ملاحية ثانية عبر الأراضى المصرية. وليس معنى ذلك ألا تشق قناة خارج حدود مصر(٨٩). وكذلك نجد دى لسبس عندما رد على استفسار أحد مساهمى الشركة بخصوص موضوع القناة الثانية وطمأنه بأنه من الصعب هندسيا شق القناة فى منطقة خارج برزخ السويس، وإلا لكان العلم قد نجح من قبل فى اختيار مكان آخر غير طريق قناة السويس الحالية.

وأكد دى لسبس أن شركة قناة السويس لا تألو جهدا فى تحسين قناة السويس وتعميقها، وأن هناك دراسة لبرنامج شق قناة موازية للقناة الأولى، لمواجهة التطور المتزايد فى أعداد السفن(٩٠).

وفى خطاب لدى لسبس أمام الجمعية العمومية للمساهمين بالشركة فى جلستها رقم ٢٩ بتاريخ ١٢ مارس ١٨٨٤، استشهد برأى مستشارى التاج البريطانى القانونيين بخصوص أحقية دى لسبس فى احتكار طريق قناة السويس الذى ورد بعقد الامتياز، واحتج أيضا بحديث جلادستون أمام البرلمان فى ١٢ أغسطس بحقه (دى لسبس) المطلق فى شق طريق محدد للقناة، وقد استشهد دى لسبس بتفسير جلادستون لعبارة «جزء محدد من البلاد» فى مصر، عندما سأله أحد أعضاء مجلس العموم البريطانى فى جلسة ١٢ أغسطس ١٨٨٣، فرد بقوله: «الحدود الجغرافية لبرزخ السويس هى وادى النيل غربا والصحراء شرقًا»(٩١).

وإزاء هذه التيارات السياسية وإثارة موضوع القناة الجديدة سارع دى لسبس بعقد اجتماع عاجل لمجلس إدارة الشركة لدراسة النقاط المختلفة التى أثارتها الحكومة البريطانية وبالأخص موضوع تحسين قناة السويس وأحاط دى لسبس المجلس علمًا بأن لجنة الأشغال قد سبق لها أن أوصت - فى الشتاء الماضى - ببناء قناة ثانية موازية للقناة الحالية، وذلك عندما يصل إجمالى صافى الحمولة للسفن العابرة للقناة إلى عشرة ملايين طن، وقد تبنى مجلس إدة الشركة هذا التقرير. ولكن نتيجة للضغوط المختلفة أعلن دى لسبس استعداده للتوصية لدى الشركة بالقيام بالعمل فورا دون انتظار لزيادة الحمولة بالقدر سالف الذكر، والذى هو ضرورى فى نظره لمصلحة حملة الأسهم، دون تضحية جسيمة منهم، فاقترح أن يدفع العمل بكامل طاقاته حتى يمكن إنجازه خلال أربعة أعوام من بداية التنفيذ. وأوضح دى لسبس أن ذلك يستلزم بطبيعة الحال - الحصول على امتياز آخر للأرض التى ستمر فيها هذه القناة الثانية، والتى ستبنى عليها قرى ومدن جديدة، علاوة على توسيع أحواض ميناءى بورسعيد والسويس لاستقبال الأعداد المتزايدة للسفن، وازدياد «الطاقة التصريفية» للسفن من آن لآخر. كما وضع دى لسبس فى حسابه الاعتماد على الحكومة البريطانية فى الحصول على هذا الامتياز الجديد، مثل مسألة مد امتياز قناة السويس(٩٢) نظرا للمبالغ الضخمة الإضافية التى ستتحملها الشركة لتنفيذ المشروعات(٩٣).

وكان دى لسبس قد قدم تقريرا للجمعية العمومية لحملة الأسهم أوضح أنه من الممكن تطوير قناة السويس عن طريق:

١. توسيع وتعميق القناة الحالية.

٢. بناء قناة ثانية على أساس الامتياز الممنوح للشركة..

٣ـ بناء القناة الثانية الموازية على أرض تقع خارج حدود أراضى الشركة، ولكن بحيث تسمح للمجرى بأن يأخذ الاتجاه الأحسن للملاحة واقتصاديات البناء(٩٤).

وفى نفس الوقت حاول دى لسبس تهدئة الموقف المشتعل فى الدولتين، مؤكدا فى خطابه أمام الجمعية العمومية للمساهمين وللرأى العام فى فرنسا وانجلترا، أن الحرب المعلنة ضده وضد الشركة هى مجرد «هياج عقيم» «Steriles aqitation». ووصف دى لسبس هؤلاء الذين أشعلوا هذه الثورة ضده بأنهم مضاربون، انتهزوا فرصة المشاعر القومية المثارة للاستيلاء على ممتلكات الشركة، فهى من أعمال المضاربين فى التجارة وليست من جانب الحكومة أو الشعب البريطانى.

وأكد أن موضوع شق قناة ثانية فى حاجة إلى دراسة متأنية علمية وعملية علاوة على ضرورة حصول الشركة والمساهمين على تعويضات مقابلة لهذا المشروع(٩٥).

وسارع شارل دى لسبس إلى انجلترا ليسكب الزيت على المياه الهادرة ويهدئ من ثائرة ملاك السفن. وسرعان ما دخل فى صراعات عديدة مع زعماء التجارة فى لندن وليفربول ومانشستر ونيو كاسل. وحاول شارل تهدئة الثورة بأن يقتبس البند الأول الوارد بعقد امتياز الشركة الأول الصادر من سعيد باشا والى مصر إلى دى لسبس ١٨٥٤/١١/٣ :

«مادة أولى: يؤسس فرديناند دى لسبس شركة تعهد إليه بإدارتها تسمى الشركة العالمية لقناة السويس البحرية لشق برزخ فى السويس واستغلال طريق صالح للملاحة للدول الكبرى فيما بين البحرين».

وسافر دى لسبس إلى لندن آخر الأمر فى أواخر نوفمبر ١٨٨٣ حيث تمت عدة لقاءات ومناقشات بينه وبين ملاك السفن والشركات الملاحية،

حيث تم توقيع اتفاقية ٣٠ نوفمبر ١٨٨٣. وجاء بالبند الأول فى هذه الاتفاقية نص يعالج موضوع شق القناة الثانية:

«البند الأول - تتعهد الشركة بتوسيع القناة الحالية أو بإنشاء قناة أخرى، وذلك حسب ما تراه لجنة تؤلف لهذا الغرض وتشكل من مهندسين فنيين، وأصحاب شركات ملاحية بريطانية - ويشرط ألا يقل عدد الأعضاء الانجليز عن النصف. وذلك حتى لا تتعطل الملاحة بين البحر المتوسط والبحر الأحمر وبالعكس، وحتى تتمكن التجارة الدولية من التوسع»(٩٦).

الحكومة المصرية ومسألة شق القناة الثانية:

لم تكن الحكومة المصرية بعيدة عن التيارات السياسية التى أحاطت بمسألة شق قناة ثانية ولكنها هى الأخرى تعرضت لضغط من جانب ملاك السفن البريطانية. فقد بعث لورد نابيير Napier برسالة فى ١٨ إبريل ١٨٨٣ إلى شريف باشا - رئيس الوزراء بخصوص موضوع شق قناة ثانية، مؤكدا له أن إنشاء هذه القناة سيكون له مزايا وفوائد سياسية كبيرة لمصر. فعن طريق هذه القناة سينشأ ضغط سياسى من جانب حكومة الخديوى على المشروع الإنجليزى، علاوة على أن هذه القناة سوف تربط برباط وثيق علاقات الصداقة بين البلدين(٩٧).

بعثت الحكومة المصرية بمذكرة فى ١٦ نوفمبر ١٨٨٣ إلى الحكومة البريطانية تؤكد فيها حقها فى أن يسمع رأيها فى أية تسويات قادمة مع الشركة. ويظهر ذلك بجلاء فى الخطاب الدورى المؤرخ فى ٢٧ نوفمبر ١٨٨٣ الموجه إلى قناصل الدول بضرورة صدور امتياز جديد فى حالة أى تعديلات تتم للقناة فى حالتها الراهنة، وعلى هذا أصبح دى لسبس عاجزا عن التصرف نتيجة لموقف الحكومة المصرية المعادى له(٩٨).

وكانت الحكومة البريطانية قلقة بشأن موقف الحكومة المصرية فطلبت من كرومر معرفة ذلك وإفادتها، فبعث شريف باشا برسالة سرية إلى كرومر يوضح له فيها موقف الحكومة المصرية، ويتلخص فى أنها طلبت من المستشارين القانونيين للحكومة المصرية دراسة ثلاثة موضوعات رئيسية هى:

(أ) هل فى استطاعة دى لسبس توسيع قناة السويس بدون موافقة الخديوى؟

(ب) وهل فى مقدوره أيضا - دون موافقة الخديوى شق قناة ثانية؟

(جـ) إذا وافقت الحكومة المصرية على شق قناة ثانية، أو توسيع القناة الحالية، هل من الضرورى الحصول على تصديق السلطان على ذلك؟(٩٩).

وقد رد المستشارون القانونيون فى الحكومة المصرية على تلك الاستفسارات، بأنه يتعين على دى لسبس الحصول على موافقة الحكومة المصرية، قبل شروعه فى توسيع القناة الحالية، أو بناء قناة جديدة. وبالنسبة للبند الثالث فانه لا حاجة للحكومة المصرية إلى الحصول على تصديق السلطان على ذلك(١٠٠).

وبعد توقيع اتفاقية (٣٠ نوفمبر ١٨٨٣) بعث إميل أوليفييه Emile Olivier(١٠١) بصورة من هذه الاتفاقية. مرفقا بهذا رأيه فيها، إلى الخديوى توفيق. موضحا أنه فى حالة إنشاء قناة جديدة ستكون هناك حاجة لأراض جديدة، وعندئذ سيكون من الضرورى صدور عقد امتياز جديد. أما إذا استعيض عن ذلك بتوسيع القناة الحالية، فلن تكون هناك حاجة لصدور عقد امتياز جديد. وإذا شقت الشركة قناة جديدة فى نطاق الأراضى التى فى حوزة الشركة فلن تكون هناك حاجة أيضا

لصدور عقد امتياز للشركة، ولكن إميل أوليفييه أشار إلى أنه بعد الدراسة اقتنع بأن الامتياز سيكون ضروريا فى مثل هذه الحالة. وأضاف أنه باعتبار أن الموضوع ليست له صفة الاستعجال، فقد طلب المزيد من الوقت لإعادة الدراسة والتفكير فى الأمر حتى يعطى رأيه النهائى فى المسألة. وأوضح أوليفييه أن هناك حاجة ومصلحة عالمية فى شق قناة ملاحية ثانية، وهنا تبدو أهمية تصديق الخديوى، فعندئذ سيكون فى مقدور الخديوى الضغط للحصول على مزايا جوهرية. وحث أوليفييه الخديوى على عدم الموافقة، قبل حصول الحكومة المصرية - مقابل ذلك - على مزايا ضخمة. منها على سبيل المثال الاشتراك فى الأرباح(١٠٢).

هذا وقد اعتبرت الحكومة المصرية نفسها الخاسر الحقيقى فى برنامج لندن (٣٠ نوفمبر ١٨٨٣) والذى أنهى أعماله دون استشارة الحكومة عن طريق الشركة. ولهذا نبهت الحكومة شركة قناة السويس بضرورة الالتزام تماما بنصوص عقد امتيازها، ورفضت الحكومة المصرية التصديق على الأشغال والقرض، وأفادت أن الشركة لا تستطيع القيام بتحسين لقناة السويس بالنسبة لعرض القناة عند سطح المياه بحيث لا يتعدى ١٤٤ قدما دون الحصول على إذن خاص بذلك من الحكومة المصرية. وجادلت الشركة بأن مجرى القناة لم يكن أرضا مصرية، واحتكمت إلى لائحة الجمارك فى ١٢ إبريل ١٨٨٤ والتى وضعت حدود الجمارك حتى ضفاف القناة(١٠٣).

وتعجب دى لسبس من موقف الحكومة المصرية من ذلك، مشيرا إلى أن الشركة عندما شرعت فى توسيع القناة - بناء على اتفاقية ٢١ فبراير ١٨٧٦ - لم يحتج الخديوى آنذاك ولم يعترض، ووافق هو والباب العالى على الاتفاقية دون اعتراض، وتساءل دى لسبس:

لماذا يثار اعتراض عندما تقوم الشركة بنفس العمل(١٠٤).

موقف الحكومة العثمانية من شق قناة ثانية:

ولم يقف الباب العالى أيضا موقفاً سلبيا من الأزمة وانما أخطر دى لسبس بأنه لن يسمح له بإنشاء قناة ثانية، دون الحصول على موافقة من الباب العالى بهذا الخصوص(١٠٥).

تحسين قناة السويس بدلا من ازدواجها كحل للأزمة:

وبعد أن احتدم الصراع بين أصحاب المصالح فى قناة السويس وبين الشركة، أصبح لزاما عندئذ على شركة قناة السويس حل الأزمة بطريقة ترضى وتحقق مطالب ملاك السفن والشركات الملاحية وهى تسهيل وتأمين واختصار مدة عبور السفن لقناة السويس، خاصة بعد أن ازدادت حركة الملاحة فى القناة وتطورت أحجام وأبعاد السفن.

وكان هناك فريقان: فريق يحبذ فكرة شق قناة ثانية، والفريق الآخر يرى تحسين القناة الحالية بدلا من شق قناة ثانية موازية لقناة السويس، وأخذ كل فريق - كما رأينا - يعدد عيوب النظام الآخر.

عيوب شق قناة ثانية:

١- التكاليف الباهظة للمشروع - قدرها دى لسبس بمبلغ ٢٠٠ مليون فرنك(١٠٦) : تقتضى طلب قرض، وما يترتب على ذلك من مشاكل سياسية ومالية.

٢- ليس لدى الشركة أراض كافية لشق القناة الثانية، ومن ثم فهى فى حاجة إلى امتياز جديد من الحكومة المصرية، مدعم بفرمان من الباب العالى، وتستطيع الشركة عن طريق هذا الامتياز الحصول على تعويض قد يغرى حملة الأسهم بتحمل تبعات هذا العمل(١٠٧).

٣. أن وجود قناتين لن يحل مشكلة جنوح السفن فى كلتيهما وبالتالى تعطيل حركة الملاحة بهما، ما لم يتم تنفيذ الإصلاحات والتحسينات المقترحة للقناة الحالية، أى توسيعها وإنشاء العديد من المحكات والتفريعات على جوانبها(١٠٨).

٤. الصعوبات الطبيعية التى ستواجه عملية شق قناة ثانية.

٥. ضرورة تعويض حملة أسهم شركة قناة السويس، نظرا للخسارة التى سيتكبدونها فى فوائد أسهمهم الناتجة عن اقتراض مبلغ كبير، والذى قدره البعض ما بين ٦ و ١٢ مليونًا من الجنيهات(١٠٩).

٣. قناة من خليج «أبو قير» حتى السويس:

(مشروع قناة ملاحية انجليزية يقترحها روس (١٨٩٦):

نتناول هنا بالدراسة مشروع استعمارى استيطانى بريطانى فى شكل قناة ملاحية منافسة لقناة السويس اقترحها أحد المهندسين الإنجليز فقد نشر ذلك المهندس ويدعى هنرى روس Henry J. Rouse كتابًا بعنوان: «قصة قناة سويس أخرى» فى عام ١٨٩٦ يبغى من ورائه إثارة الرأى العام البريطانى وجذب انتباههم من أجل شق قناة بريطانية فى مصر تكون الطريق الرئيسى لمواصلات انجلترا مع الهند، وتقلل فى نفس الوقت الاعتماد على طريق رأس الرجاء الصالح، وطريق الخط الحديدى عبر كندا عن طريق فانكوفر Vancouver وطريق البحر الأحمر(١١٠).

وكانت فكرة القناة الملاحية التى يقترحها المهندس روس(١١١) تبدأ من خليج أبى قير، وتمتد فى خط لقرب رشيد حيث تعبر النهر هناك لتتجه شرقا إلى فرع دمياط (بالقرب من دمياط) حيث يتم العبور الثانى لمجرى

نهر النيل، ثم تتجه القناة فى اتجاه الجنوب فى خط مستقيم - بقدر الإمكان - وتسير القناة حتى «جبل عتاقة» على خليج السويس - وهى منطقة بعيدة جدا عن منطقة الامتياز الفرنسى - عند اختراقها البحر. ومدخل هذه القناة سيكون عند خليج أبى قير فى المنطقة التى تحميها جزيرة نلسون. ورغم الصعاب التى تعترض مدخل هذه القناة، إلا أن روس يرى أن التقدم العلمى ووجود (الديناميت) سيكون له تأثيره فى هذا المجال، بحيث يصبح مدخل ميناء أبى قير مرفأ أكثر أمنا فى ذلك الجانب من البحر المتوسط، حيث تجد السفن فى كافة الأجواء المكان الآمن(١١٢).

ثم يبرهن روس على أهمية أبى قير كمدخل لقناته الجديدة بأنه منذ فترة ليست ببعيدة كانت سفن كثيرة تابعة لشركة P & O البريطانية غير قادرة على دخول بوغاز الإسكندرية عند ارتفاع الأمواج الشمالية الغربية التى تسود منطقة الميناء خلال الفترة من نوفمبر حتى فبراير من كل عام، وكانت تلك الأنواء تستمر طوال الأربع والعشرين ساعة، وعلى ذلك تظل السفينة خارج الميناء عاجزة عن دخوله، ويبقى التجار الذين ينتظرون خطاباتهم من أوروبا وكذا بضائعهم. ولهذا اتجهت السفن إلى أبى قير، حيث الخليج الهادئ الذى لا يخشى من مدخله أو منطقة الرسو فيه من جهة الرياح والعواصف والأنواء والأمواج أو حتى من خطر ترسيب طمى النيل، لأن اتجاه التيار ناحية الغرب بعكس ميناء بورسعيد، حيث نجد حاجز الأمواج وترسيب الطمى يستدعى «التعميق» المستمر للمجرى الملاحى، حيث تقل المقاومة تجاه الرياح والأنواء الشمالية الغربية(١١٣).

ويضرب روس مثلا ودليلاً على ذلك بحادثة جنوح إحدى سفن الركاب الإنجليزية نتيجة هذه الأنواء. ثم يعقد مقارنة بين الميناء

الفرنسى فى خليج البلوزيوم (يقصد ميناء بورسعيد) وميناء أبى قير المقترح، فيذكر أن ميناء بورسعيد تحميه من الجانب الغربى كتل خرسانية على جانب المجرى الملاحى تمتد لمسافة ميل ونصف، وعرض المجرى الملاحى فيما بين الشمندورات حوالى ٤٠٠ قدم، فى الوقت الذى سيكون فيه مدخل ميناء أبى قير محميا بطريقة طبيعية. علاوة على أن عملية التعميق المستمرة نتيجة الترسيب تزيد من المصاريف، وبالتالى تدفع السفن العابرة مزيدا من رسوم المرور(١١٤). وذلك بخلاف خليج أبى قير فلن يحتاج لعمليات التعميق المستمر مثل قناة السويس، وهذا هو السبب الذى من أجله تفادى روس اتخاذ مدخلى دمياط ورشيد لقناته المقترحة، وذلك أن عملية الترسيب المستمرة تجعل ميناء أبى قير فى منأى عن تكاليف التعمير المستمر. وهذا فى نظره سيكون مصدر سعادة ملاك السفن البريطانية، لأنهم لن يتحملوا عندئذ مصاريف التطهير المستمر للميناء أو المجرى الملاحى، مثلما يحدث فى ميناء «بور سعيد».

ورأى روس أن البضائع التى تقدر بملايين الجنيهات الاسترلينية فى انجلترا والهند وكندا واستراليا وفى الكاب ستمر عبر خليج أبى قير مثلما يحدث عبر ميناء بورسعيد، وسيصبح المدخل الجديد فى قناة من البحر المتوسط عبر بحيرة مغلقة(١١٥).

ثم يعلق الكاتب على ذلك بأنه عندما تبحث أوراق هذه القناة الجديدة، وتثير الاهتمام والانتباه القومى إزاء هذا الطريق البحرى فى المياه الدافئة سواء فى البحر المتوسط أم فى البحر الأحمر الهادئ، عندئذ سيثار سؤال: ما المقياس الحقيقى فى الموازنة بين أبى قير وبورسعيد؟ ويرد الكاتب على هذا التساؤل بأن معركة أبى قير البحرية (١٧٩٨) أكبر دليل على أهمية خليج أبى قير من الناحية الحربية. ورأى أن إقامة فنار على جزيرة نلسون وآخر على حاجز الأمواج الشرقى

سيساعد السفن. ثم ينتقل بعد ذلك إلى الحديث عن مدخل ميناء بورسعيد ومشاكله، مدللا على ذلك بما جاء بخرائط البحرية البريطانية (يوليو - أغسطس ١٨٨٨) ومدى الصعوبات التى تواجه السفن فى مدخل ميناء بورسعيد.

ثم يقول إن مستقبل خليج أبى قير كمرفأ له ملامحه البارزة جدير بهذا الجهد المبذول فى هذه الدراسة التى سينشرها ليقرأها الجميع. فالموانى الثلاثة التى تقع على البحر المتوسط اسكندرية وأبى قير وبورسعيد قد شغلت الأذهان بالدراسة المقارنة بينها، ويؤكد روس أن لأبى قير مزايا من الممكن أن تجعلها أكبر محطة للفحم فى العالم بدلا من بورسعيد[116]. ومعنى ذلك بالنسبة للبريطانيين حلقة جديدة وإضافية فى سلسلة محطات التزود بالفحم بالمقارنة بالمحطات الهامة مثل جبل طارق ومالطة وأبى قير وعدن، مع محطة إضافية للفحم فى مدخل البحر الأحمر، علاوة على أن ذلك سيكون له أثره على ميناء الإسكندرية وعلى التجارة والتجار. وأن كثيرا من سكان بورسعيد سينزحون إلى منطقة الرمل، تلك المنطقة الصحراوية والمواجهة للبحر ومكان الإقامة والسكن بالاسكندرية. وستزدهر عندئذ تلك المنطقة وتزدحم بالسكان وستكثر المبانى والحدائق والبساتين التى ترويها وتغذيها مياه ترعة المحمودية[117].

ويعدد روس فى كتابه مزايا القناة الجديدة التى ستخترق دلتا النيل من الوجهة العسكرية، بأنه عند حدوث حصار لقناة السويس يصبح من المهم للمحاصر:

١- احتلال القناة

٢- الاستيلاء على كل طن من الفحم

٣- الاستيلاء على القلعة فى القاهرة[118].

وشرح روس كيفية تنفيذ قناته المقترحة من وجهة النظر الهندسية وخاصة فيما يتصل بمسألة عبور مياه البحر لمياه نهر النيل فى كل أيام السنة، وبالنسبة لكل أنواع «الغاطس» المحتملة للسفن وأن هذا العبور Crossing لن يكون مثل القناة التى اقترحها الخديوى السابق إسماعيل، وليست نسخة من مشروع تالابو[١١٩] ولكنها قناة صلبة Solid Trunk مدعمة ببناء يرتكز على أقواس وجسور شبيهة بالطراز البطلمى بحيث يمر نهر النيل أسفل القناة المالحة. ويدافع روس عن وجهة نظره بخصوص الأنفاق المشيدة أسفل القناة متحدثا عن التقدم العلمى والفكرى والهندسى، ويتساءل «ألسنا الآن فى عصر التطور الهندسى العظيم..؟ فالمهندسون الإنجليز ينادون بإنشاء نفق عبر نهر المانش وخط حديدى يمر عبر هذا النفق. ويؤكد الكاتب بأن إنجلترا تملك أعظم قوة بحرية فى العالم ويبلغ إجمالى حمولة أسطولها عشرة ملايين طن»[١٢٠].

ومن مزايا القناة المقترحة، فى نظر روس، عمقها واتساعها اللذان يعطيان الأمان للسفن فيما بين البحرين علاوة على توفيرها للوقت دون أى عائق أو تأخير فيما بين انجلترا والهند، كما وأن القناة الجديدة ستسمح للسفن المحيطية بالعبور[١٢١]. وقدر عمقها بين ٢٨ , ٣٠ قدما وستصمم هذه القناة الجديدة بحيث يوضع فى الاعتبار التطورات المستمرة فى بناء السفن فى كل العصور. ثم يعدد عيوب قناة دى لسبس بأن العواصف الرملية التى تهب عليها تحجب الرؤية وتعطل الملاحة بها، فتلجأ السفن عندئذ «للرباط» حتى تنتهى العاصفة الرملية وفى هذا تعطيل للملاحة فى قناة السويس. إلا أن القناة البريطانية المقترحة ستجهز بحيث تكون محمية من العواصف الرملية، كما ستجهز هندسيا لتمر فى بعض الأماكن فوق القنوات المائية Water way[١٢٢].

وشطحت أحلام المهندس الإنجليزى، عندما تخيل أن القناة التى يقترحها والتى ستربط البحرين وقد التف حولها السكان وتناثرت المدن على ضفتيها، وازدهرت وازدادت ثروتها ودخلها. وأن المدن التى ستقام على ضفتيها ستكون ذات طابع عالمى فى آخر الأمر وسيسكنها خليط من الجنسيات، وسيكون شعار العمل فى هذه المستعمرة «الأجر على قدر العمل» Work and wage ولن تستطيع قوة فى الأرض إيقاف العمل أو تحديد الأجر فى هذه المستعمرة، ويحكمها القانون والنظام، وتخضع للسيادة العثمانية(١٢٣).

ثم عقد مقارنة بين بورسعيد وأبى قير، فبورسعيد فى عام ١٨٥٥ لم تكن شيئا مذكورا، فقد كانت فى نظره قطعة من الأرض الرملية ولكن بعد أربعين عاما ازدحمت بالسكان من كل حدب وصوب (٢٥٠٠٠ نسمة آنذاك) وأصبحت مركزا للتموين بالفحم ولها طابع دولى، إلا أن الصبغة الفرنسية هى السائدة ويتساءل: أليس هذا استعمارا؟ وهل يسمح لانجلترا بأن تفعل مثل هذا فى أبى قير؟ ويأمل روس فى تشجيع أى جنسية تريد الاستيطان على ضفاف قناته المقترحة لتعيش حياة ذات طابع دولى، ولكن الصبغة الغالبة وهى الصبغة الإنجليزية هى الأساس، وذات النفوذ السائد. كما يطالب المهندس الإنجليزى بحث الفلاح المصرى على الخدمة فى القناة البريطانية. كما أن المؤسسات المشيدة على ضفتى هذه القناة ستأخذ الطابع الإنجليزى. فمثلا المستشفيات ستعمل بها ممرضات إنجليزيات، كما ستصدر جريدة إنجليزية على غرار صحيفة شركة قناة السويس، وستنتج تلك المستعمرة، كل أنواع الخضروات والحاصلات الزراعية. وستنقل القناة الإنجليزية الحاصلات الزراعية وغيرها من القاهرة إلى موانئ إنجلترا مباشرة عن تلك القناة الإنجليزية. وستمر الخطوط الملاحية لربط إنجلترا بهذه القناة والمستعمرة المقامة حولها. هذا علاوة على أن الوفود السياحية

الإنجليزية ستقوم بزيارة هذه المستعمرة وكذلك شواطئ البحر الأحمر «وكذلك قناتنا ومناطق نفوذنا».

"Throghout our canal and colonial sphere of influence"

وتخيل روس مستعمرته المقامة على ضفتى قناته المقترحة وقد انصهر فيها العنصر الإنجليزى مع المصرى فى هذا المجتمع عن طريق تبادل المصالح بينهما(١٢٤).

وهكذا يمكن أن يطلق على هذا المشروع الذى يقترحه المهندس الإنجليزى روس أنه نوع من الاستعمار الاستيطانى المكشوف فى دلتا مصر.

٤. قناة السويس وطريق رأس الرجاء الصالح :

حرى بنا أن نتناول بالمقارنة هنا طريق الكاب باعتباره طريقا بديلا لقناة السويس ومنافسا له فى بعض الأحيان. ولكن طريق السويس على أية حال يتفوق على طريق الكاب فى نسبة الوفر فى المسافة كما يوضحه الجدول الآتى:

الطريق	عبر قناة السويس (بالأميال البحرية)	عبر طريق رأس الرجاء (بالأميال البحرية)	نسبة الزيادة
من رأس تنوره إلي روتردام	١٢٦٩٨	٢٢٣٣٨	٧٦٪
رأس تنوره إلي كوراكو	١٧٣٩٨	٢١٤٥٨	٢٣٪
رأس تنوره إلي هيوستون	١٩٥١٢	٢٥٠٠٤	٢٨٪
من طوكيو إلي روتردام	١١١٩٢	١٤٦٥٩	٣١٪
من سيدنى إلي لندن	١١٥٢٩	١٢٩٦٢	١٢٪

وهكذا نرى أن قناة السويس توفر نسبة ضخمة من المسافة المقطوعة بين نقطة الابتداء ونقطة الوصول وينبغى أن نلاحظ أن نسبة الوفر فى المسافة تتزايد كلما قربت نقطة الابتداء أو الانتهاء من القناة. وأن الوفر يزداد جدا إذا قربت نقطتا الابتداء والانتهاء معا من القناة، وهذا ما يحدث فعلا بالنسبة للبترول الخام القادم من الجنوب من ميناء ينبع والخليج العربى والبترول المصرى من خليج السويس بعد ازدياد كميات البترول المصرية القادمة من جنوب القناة.

ويلاحظ أن المسافة بين لندن والكويت عن طريق رأس الرجاء الصالح ١٣٤٣٧ ميلا تنقص إلى ٧٤٨٨ ميلا عن طريق السويس. والوفر المتحقق فى حالة موانىء البحر المتوسط أكبر، الأمر الذى لا يجعل هناك أى مجال لمنافسة قناة السويس بالنسبة لنقل البترول لهذه البلاد.

٥ـ قناة «بنما» وقناة السويس:

(نجاح إنشاء قناة السويس يغرى بإنشاء قناة «بنما»):

بلغت إيرادات شركة قناة السويس فى عام ١٨٨٠ قدرا لا مثيل له بالنسبة لأى مشروع هندسى أو شركة فى ذلك الوقت، بسبب احتكارها المطلق لأقصر طريق بين الشرق والغرب، وازدادت حركة الملاحة فى قناة السويس مع كل زيادة فى عدد السكان فى العالم وكل توسع فى التجارة بين الشرق والغرب، واستتبع ذلك بطبيعة الحال زيادة فى صناعة النقل البحرى.

وأدى نجاح مشروع قناة السويس إلى تشجيع تخطيط إنشاء ٢٥ مشروعا بحريا أو أكثر من ذلك خاصًا بشق قنوات ملاحية، وذلك خلال الأعوام الواقعة بين (١٨٨٠ ـ ١٨٨٣)[١٢٥].

وبحثت كل تلك المشاريع فى تحسين ومد المواصلات البحرية وتحويل البرازخ Isthmuses إلى بنوك للقنوات(١٢٦).

لذلك شرعت شركة فرنسية كونها دى لسبس فى يناير ١٨٨٠ لشق قناة بدون أهوسة تربط مباشرة المحيطين الأطلنطى والهادى، واستمرت أعمال الشركة من ١٨٨٠ حتى ١٨٨٨، وأخفق دى لسبس فى شق هذه القناة لأسباب كثيرة نذكر منها، انتشار البعوض فى منطقة الحفر مما فتك بالعمال بحمى الملاريا والصفراء، وطبيعة الأرض من طبقتين غير متماسكتين فكانت تنزلق أحداهما على الأخرى حاملة معها كميات هائلة من الأترية وما عليها من معدات ومنشآت. هذا إلى جانب ضعف الإدارة وسوء تقدير كميات الأترية الواجب رفعها لشق القناة. واضطرت الشركة إزاء فشلها الذريع إلى إلغاء مشروعها الخاص بشق قناة مباشرة واستبداله بمشروع آخر لقناة ذات أهوسة.

وفى عام ١٨٨٨ أوقفت الشركة أعمالها لنضوب المال بعد رفع ٥٥ مليون متر مكعب من الأترية، وتم القبض على شارل دى لسبس (ابن دى لسبس والقائم بأعمال رئيس شركة قناة السويس) فى عام ١٨٩٢.

وعلى أية حال فقد تم افتتاح قناة بنما للملاحة العالمية فى ١٥ أغسطس ١٩١٤ وأطلق عليها البعض اسم «قناة المحيطين».

خصائص قناة بنما:

يبلغ طولها حوالى ٨٣ كيلو مترًا، وعرضها فى أضيق منطقة ١٥٢,٤ مترا وعمقها ١٢,٨ مترا والمتوسط الزمنى لعبور القناة ٨ ساعات تقريبا. ولا يستخدم نظام القوافل فى قناة بنما، ويتم قطر السفن داخل الأهوسة بواسطة عربات كهربائية.

وتوفر قناة بنما من ٢٠٪ إلى ٦٠٪ من المسافة للسفن بتجنبها الدوران حول قارة أمريكا الجنوبية، ويبلغ متوسط عدد السفن العابرة ١٢٥٠ سفينة سنويا يبلغ صافى حمولتها ٨٨ مليون طن وتتبع ٥٦ دولة.

وأقصى طول مسموح به للسفن العابرة فى قناة بنما هو ٢٧٤,٣ مترا عدا سفن الحاويات وسفن الركاب فيمكن السماح بطول ٢٨٩,٥ مترا وأقصى عرض مسموح به ٣٢,٣ مترا وفى بعض الأحيان يسمح للسفن التى يبلغ عرضها ٣٢,٦٠ مترا بالعبور بحيث لا يتجاوز غاطسها ١١,٢٨ مترا. وأقصى غاطس مسموح به لجميع السفن ١٢,٠٤ مترا (٩,٥٣ قدما).

قناة بنما وقناة السويس:

يكمن الفارق بين قناة بنما والسويس فى المغزى الاستراتيجى والتجارى الذى تعنيه قناة بنما للولايات المتحدة الأمريكية. فتدفقات النقل البحرى بين ساحلى الولايات المتحدة الشرقى والغربى وبين الشرق الأقصى وساحل أمريكا الشرقى هى التى شكلت عصب حركة المرور فى قناة بنما. ففى عام ١٩٦٧ عبر قناة بنما حوالى ٨٧ مليون طن من البضائع كان أقل من ربعها شحنات بترولية، وتمثل البضائع المنقولة من المحيط الأطلسى للميحط الهادى حوالى ٦٠٪ من إجمالى حجم البضائع التى مرت بالقناة. جاء ثلثها أصلا من موانىء الولايات المتحدة الأمريكية.

والكثير من البضائع تنقلها سفن تتراوح حمولتها بين ١٢٠٠٠ و١٣٠٠٠٠ طن أما السفن العملاقة فانها تتحول عن قناة بنما. ويبلغ

المعدل السنوى لعدد السفن العابرة حوالى ٢٠٠٠٠ سفينة تقريبا (وهو أقصى طاقة تصريفية للقناة).

وفى عام ١٩٦٨ بلغ عدد السفن التى عبرت قناة بنما ١٤٠٠٠ سفينة بينما نجد عدد السفن التى عبرت قناة السويس فى عام ١٩٦٦ بلغت ٢١٢٥٠ سفينة.

عندما فتحت قناة بنما خشى البعض أن تصير منافسا قويا لقناة السويس، ولكن ذلك لم يتحقق، ولم تزد حمولة السفن المارة فى قناة بنما على حمولة السفن المارة فى قناة السويس إلا فى عامى ١٩٢٣ ـ ١٩٢٤، ١٩٢٦ ـ ١٩٢٧ بسبب زيادة صادرات البترول من كاليفورنيا فى تلك الفترة.

أما المقارنة فى غضون مدة طويلة فتدل على تفوق قناة السويس بالنسبة للتجارة الدولية. غير أن الأقاليم التى يمكن أن تقوم فيها المنافسة بين قناة السويس وقناة بنما هى:

١ـ شمال شرقى اسيا.

٢ـ شرقى استراليا ونيوزيلاند.

٣ـ دول الساحل الغربى من أمريكا الجنوبية والشمالية.

وقناة السويس ـ فيما يختص بتبادل التجارة بين الشرق والغرب ـ تتفوق على قناة بنما فى هذا المجال، فقناة بنما طريق تكميلى أكثر منه ممر منافس.

وبالنسبة لملاك السفن فى أوروبا فى رحلات سفنهم إلى الشرق الأقصى يفضلون استخدام قناة السويس على قناة بنما، ولكنهم

يستخدمون قناة بنما فى تجارتهم مع موانىء روسيا الآسيوية والسواحل الغربية لشمال وجنوب أمريكا.

كذلك تستخدم السفن الأمريكية قناة بنما فى رحلاتها إلى كل الموانىء الواقعة فى الشرق الأقصى وهونج كونج وغرب استراليا بينما تستخدم السفن الأمريكية قناة السويس فى المناطق الواقعة غرب هونج كونج وتشمل جنوب الصين والهند الصينية وشبه جزيرة الملايو والهند وسواحل شرق أفريقيا(١٢٧).

هذا ويلاحظ أن دول أمريكا الجنوبية هى الوحيدة التى لا تهتم بقناة السويس، فمدينة الكاب تقع على نفس خط العرض الذى تقع عليه بونس أيرس، ومن ثم يعتبر طريق رأس الرجاء الصالح أقصر طريق يصل بين الساحل الشرقى لأمريكا الجنوبية وبين شرق آسيا(١٢٨).

هذا ويجب أن نضع فى الاعتبار، عند اختيار الطريق، رسوم التأمين على السفن والمعروف أن الخطر على السفن يتزايد فى عبور قناة بنما لأن قاعها صخرى، أما قاع قناة السويس فانه رملى. وملاك السفن عندما يرسمون طريق السفر تواجههم أيضا مسألة الثغور التى يمكنهم فيها الحصول على شحنات من البضائع، وشراء الوقود بأسعار رخيصة ولهذا الاعتبار كان طريق قناة السويس إلى الشرق الأقصى أفضل بكثير لشركات الملاحة الأوروبية.

ويتضح من مقارنة الإحصائيات التالية تفوق قناة السويس بالنسبة للتجارة العالمية بالمقارنة بقناة بنما(١٢٩).

مـن	إلـى	المسافة المختصرة عبر قناة السويس (بالمقارنة بقناة بنما) بالميل البحرى	المسافة المختصرة عبر قناة بنما (مقارنة بقناة السويس) بالميل البحرى
لندن	فريمانتل	٥٢١	
نيويورك	فريمانتل	٥٩٣	
لندن	ملبورن	١٨٠٣	٢٢٩٤
نيويورك	ملبورن		
لندن	سيدني	٢٨	٢٦٤٠
نيويورك	سيدني		١٠٧٧
لندن	ولنجتون		٤٥٩٧
نيويورك	ولنجتون		
لندن	كلكتا	٩٣١٠	
نيويورك	كلكتا	٤٧٩٠	
لندن	سنغافورة	٧٣٣٩	
نيويورك	سنغافورة	٢٨١٩	
لندن	مانيلا	٤٧٠٠	
نيويورك	مانيلا	١٨٠	
لندن	هونج كونج	٤٧٢٩	
نيويورك	هونج كونج	٢١٩	
لندن	شنغهاي	٤٩٨٩	
نيويورك	شنغهاي		١٠٨١
لندن	يوكوهاما	١٧٤٨	
نيويورك	يوكوهاما		٢٧٧٢
لندن	سان فراسسكو		٥٥٣٨
نيويورك	سان فرنسسكو		٧٨٥٣

مشروع إنشاء قناة جديدة (قناة المحيطين):

هذا ويلاحظ أنه لأسباب تتعلق بأحجام السفن الضخمة وإمكانية تشبع قناة بنما وعوامل حربية أخرى، أوصت اللجنة الأمريكية لدراسة قناة «ما بين المحيطين» ببناء قناة جديدة - غير قناة بنما الحالية، ذلك أنه من المتعذر توسيع قناة بنما بوضعها الحالى بدون تحمل نفقات باهظة، وبدون الإخلال بحركة النقل البحرى بين المحيطين لفترة طويلة لوجود سلسلة من الأهوسة الضخمة يكاد يستحيل تغييرها فهى التى ترفع وتخفض السفن المتجهة إلى والعائدة من بحيرة «جاتون» التى ترتفع ٢٦,٢١ مترا (٨٦ قدما) فوق مستوى سطح البحر، هذا بالإضافة إلى المشاكل المتداخلة المتعلقة بإمدادات المياه بالبحيرات.

لذلك أوصت اللجنة ببناء قناة بمستوى سطح البحر، عبر بنما على بعد ١٠ أميال من القناة الحالية تتسع لسفن حتى حمولة ١٥٠٠٠٠ طن (حمولة قصوى DWT) .

هذا وقد طالعتنا الأخبار (سبتمبر ١٩٨٥) بأن وزارة الخارجية اليابانية أعلنت أن الحكومة ستوقع اتفاقا مع الولايات المتحدة الأمريكية وبنما يقضى بدراسة جدوى شق قناة ثانية عبر أمريكا الوسطى بجانب قناة بنما وستنتهى من الدراسة فى عام ١٩٩٠ ومما يذكر أن بنما ستعيد سيادتها على قناة بنما فى عام ٢٠٠٠ بمقتضى اتفاق تم التوصل إليه مع الولايات المتحدة الأمريكية التى تدير القناة فى ذلك الوقت ولا شك أن دراسة الجدوى المذكورة ما هى إلا وسيلة للضغط النفسى على حكومة بنما - فى إطار الأطماع الاستعمارية الأمريكية - للهيمنة على قناة بنما والحصول على أفضل الشروط لمصلحتها عن طريق التهديد بشق قناة محيطية ثانية تنافس قناة بنما الحالية، وهى نفس ما شاهدناه فى الصفحات السابقة عند حديثنا عن محاولة بريطانيا شق قناة سويس

أخرى موازية للقناة الحالية (عام ١٨٨٢) إلا أن كل ذلك لم يتحقق وعادت قناة السويس للسيادة المصرية عام ١٩٥٦ وقناة بنما للسيادة البنمية عام ٢٠٠٠.

وإذا نظرنا إلى قناة السويس نجدها عكس قناة بنما تماما، فمن السهل توسيعها وتعميقها وازدواجها دون أي مشاكل فنية، فهى ذات مستوى واحد وضفة قناة السويس الشرقية تسمح بعمليات التوسيع والتعميق.

٦. قناة البحرين الإسرائيلية: (١٨٥٠ ـ ١٩٨٥):

ترجع فكرة شق قناة تربط البحرين الأحمر والمتوسط عبر فلسطين إلى منتصف القرن التاسع عشر عندما أرسلت بريطانيا بعثة إلى فلسطين فى عام ١٨٥٠ لدراسة إمكانية حفر قناة موازية لقناة السويس.

وقد اقترحت البعثة برئاسة «وليام ألن»(١٣٠) شق قناة من خليج حيفا عبر مرج ابن عامر إلى بيسان فى غور الأردن الذى يتم غمره بالمياه البحرية بما فيه البحر الميت، واستكمال المشروع حتي خليج العقبة عبر وادى عربة. ولم يكتب لهذه الفكرة النجاح بعد افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية عام ١٨٦٩.

وبعد الاحتلال الإنجليزى لمصر ونتيجة لموقف جلادستون المشجع لشركة قناة السويس، نجد قطاعات كبيرة معارضة فى إنجلترا شجعت إحياء الدراسة الخاصة بمشروع قناة العقبة ـ البحر المتوسط المزودة بأهوسة، وذلك وفق اقتراح دوق مالبورج (Duke of Marlborogh) ودوق سوذرلاند والأدميرال انجلفيلد Inglefield (مايو ١٨٨٣). أو بدون أهوسة وفق اقتراح الريان موليورث Moleworth (أغسطس ١٨٨٣).

وقد رأى هؤلاء «أن شق قناة فى وادى الأردن قد يساعد إنجلترا على ترك مصر لحكومة ذاتية وعلى هذا يتم تحرير سياسة إنجلترا الخارجية، وكذلك ضميرها ومسئوليتها الأخلاقية، وقد يساعد ذلك أيضا على الاعتراف بشجاعة دى لسبس فيترك له ولحلفائه إلى الأبد قناة السويس»(١٣١). علاوة على أن شق قناة جديدة قد يتوج بتحويل رأسمال الإمبراطورية البريطانية إلى مركز العالم وهو الميناء البحرى الجديد، والقاعدة البحرية، كما يحولها إلى مستعمرة يهودية بالقدس.

وستجرى هذه القناة فى أرض تعلو ٧٨٠ قدما من مستوى سطح البحر وبتكاليف تزيد ٣٢ مرة عن قناة السويس. وقدرت تكاليف قناة العقبة آنذاك بحوالى ٢٢٣ مليون جنيه استرلينى(١٣٢). كذلك درس «اتحاد ملاك السفن البريطانية» الخطط والرسومات الخاصة بإنشاء «قناة ملاحية فلسطينية A Palastine Canal خلال ٢١، ٢٥ سبتمبر ١٨٨٣ فى الوقت الذى أعد فيه كتشنر الأموال اللازمة لدراسة مشروع شق قناة عبر فلسطين مارا بوادى عربة(١٣٣) إلا أن البعض رآه مشروعا خياليا وفاشلا من الناحية الهندسية علاوة على معارضة الباب العالى عليه لأنه سيعتقد أن سوريا ستقتطع من الإمبراطورية العثمانية، وحتى لو تحققت هذه الفكرة فإن سوريا فى كل الاحتمالات ستضمها فرنسا وعندئذ ستجد بريطانيا أن خط مواصلاتها الجديد مع الهند يمتد داخل أراض فرنسية(١٣٤).

تيودور هرتزل والقناة الإسرائيلية:

ومحاولة أخرى من جانب الصهيونية إزاء المشاريع المنافسة لقناة السويس جاءت على يد تيودور هرتزل، فقد بعث برسالة إلى سولسبرى فى أواخر عام ١٨٩٦ يوضح له فيها «أن تقسيم الدولة العثمانية قد يضع

إنجلترا فى مأزق خطير، ولذلك يجب المحافظة على التوازن الدولى عن طريق تصحيح مالية تركيا، وهو ما تقف الروسيا دونه. لأنها تريد انحلال تركيا وانقسامها، وهناك طريقة لتصحيح المالية التركية، وبالتالى المحافظة على التوازن الدولى لمدة أطول ولإيجاد طريق جديد إلى الهند فى الوقت ذاته، وهو الطريق الأقصر بالنسبة لانجلترا. ويجرى هذا كله دون أن تخسر إنجلترا قرشا واحدا، ودون أن تلزم نفسها بأى شىء علنا، وهو إنشاء دولة يهودية فى فلسطين لها استقلال ذاتى مثل مصر، تحت سيادة السلطان. وقد مهد هرتزل لهذا المشروع فى زيارته للآستانة فى صيف العام السابق وأن ذلك ممكن (فى نظره) إذا ما توافر لهم دعم دولة كبرى، دعم خفى، وحيث إن السلطان لا يزال هو السيد غير المنازع فما من قوة تستطيع منعه من دعوة اليهود إلى الهجرة لفلسطين، وسيُقدم للسلطان مقابل عمله هذا قرض كبير عن طريق الضريبة التى سيؤديها اليهود له. وسيكون من مصلحة إنجلترا بناء خط حديدى رأسا عبر فلسطين من البحر المتوسط إلى الخليج الفارسى، أو ربط هذا الخط بما يصبح ضروريا، بفضل حاجيات المواصلات الحديثة، من خط عبر فارس وبلوخستان وربما الأفغان إلى الهند، وستجنى إنجلترا هذه المكاسب بدون مصاريف وبدون أن يعلم شيئا عن دورها، فبينما تعد روسيا خطا حديديا إلى آسيا فى الشمال سيكون لبريطانيا فى الجنوب طريق احتياطى حيادى إلى الهند، فى حال قيام مصاعب فى قناة السويس»(١٢٥).

وتبدو أحلام هرتزل إزاء قناة السويس عندما تقابل معه مصطفى كامل وهو يدعو للقضية المصرية. فنجد هرتزل يدون فى مذكراته: «أشعر مع أننى لم أخبره (أى مصطفى كامل) بذلك، بأنه لمما يفيد قضيتنا أن يضطر الإنجليز إلى مغادرة مصر، فإنهم سيضطرون آنذاك

أن يبحثوا عن طريق آخر للهند بدلا من قناة السويس التى ستضيع منهم أو على الأقل تصبح غير مأمونة، عندئذ تصبح فلسطين اليهودية الحديثة مناسبة لهم - الطريق من يافا إلى الخليج الفارسى»(١٣٦).

هذا وعندما قام هرتزل بزيارة لفلسطين فى عام ١٨٩٨ راودته أحلامه وطموحه وهو فى العاشرة من عمره لتحقيق عمل عظيم يماثل عمل دى لسبس وبناء قناة بنما، إلا أنه كان أكثر تأثرا بقناة السويس. «ذلك الشريط الضيق الوضاء من المياه والذى يمتد إلى مالا نهاية، فهو عمل ضخم وهائل، يضارع الأكروبوليس»(١٣٧).

. ولذلك بحث هرتزل إنشاء قناة أخرى بدلا من قناة السويس، بحيث تكون تلك القناة الجديدة تحت السيطرة والإدارة اليهودية(١٣٨).

وتبلورت كل هذه الآمال وتلك الأحلام عند هرتزل، وأصبحت شبه جزيرة سيناء هى أنسب مكان لدولة المستقبل اليهودية، فهى الموطن القديم لدولة المستقبل اليهودية فى فلسطين(١٣٩) والتى ستصبح مركزا لشبكة الخطوط الجديدة للعالم، وتحل محل قناة السويس كهمزة وصل طبيعية بين آسيا وأوروبا وأفريقيا، وتستقطب منها خطوط البريد وحركة الركاب، وتصبح قناة السويس مفتوحة فقط للسفن الجوالة Tramps وسفن البضائع العامة(١٤٠).

التفكير الصهيونى بالمشروع بعد قيام إسرائيل ١٩٤٨:

بعد قيام الدولة اليهودية فى فلسطين بقيت الفكرة راكدة لمدة طويلة إلى أن جاء قرار تأميم قناة السويس عام ١٩٥٦، فبدأ الحديث يدور بين الأوساط الاستعمارية والصهيونية المتضررة من قرار التأميم حول إمكانية شق قناة إسرائيلية تربط البحر المتوسط بخليج العقبة وتكون

بمثابة قناة بديلة للقناة المصرية، إلا أن وتيرة هذا الحديث الذى استند إلى فكرتى ألن (البريطانى) وهرتزل (الصهيونى) ما لبثت أن تلاشت عقب فشل العدوان الثلاثى على مصر، وقد زامن هذا التلاشى ظهور فكرة أخرى تمثلت فى مشروع تحويل مياه نهر الأردن إلى النقب(١٤١).

وبعد حرب أكتوبر ١٩٧٣ وازدياد أسعار النفط أخذت إسرائيل تفكر فى مشاريع لتنويع مصادر الطاقة بهدف تخفيف عبء اعتمادها على النفط، واستقر رأيها على تنفيذ الفكرة الرامية إلى الحصول على الطاقة باستغلال فارق الارتفاع البالغ نحو ٤٠٠ متر بين البحر المتوسط والبحر الميت عن طريق شق قناة بينهما، وبذلك عادت الفكرة من جديد إلى السطح. وقد أخذت إسرائيل فى دراسة عدد من المشاريع حول هذا الموضوع فى النصف الثانى من السبعينيات(١٤٢). وفى ٢٤ أغسطس عام ١٩٨٠ اتخذت الحكومة الإسرائيلية قرارا سياسيا بالإجماع يقضى بالعمل على تنفيذ مشروع قناة البحرين (المتوسط والميت)(١٤٣).

وتركزت الفكرة فى الخطوط الرئيسية الآتية:

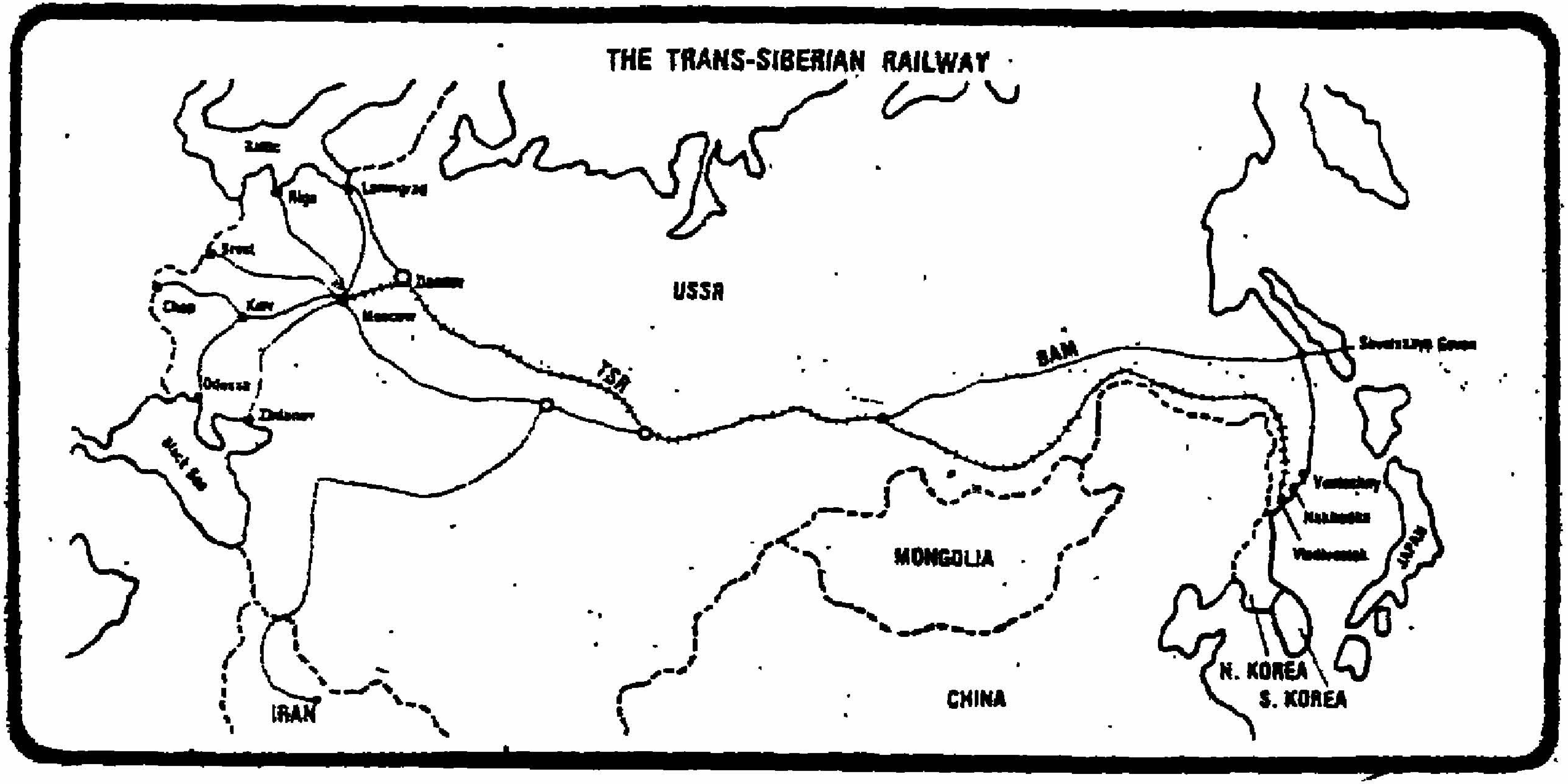
١. خط السهول (أو الخط الشمالى): حفر قناة فى منطقة خليج حيفا حتى سهل بيسان عبر مرج ابن عامر (مشروع غور).

٢. خط شومرون (قضاء نابلس): يقطع وسط البلد من منطقة قيسارية جنوب حيفا حتى مستوطنة أرخمات على بعد ٧ كيلو مترات شمالى غور الأردن.

٣. نقل مياه البحر الأحمر إلى البحر الميت عن طريق وادى عربة.

ورأى بعض الإسرائيليين فوائد متوخاة من هذا المشروع، ففى الإمكان إعداد قناة السهول لتكون قناة ملاحة لسفن محيطية، وإنشاء مرفأ لرسو السفن فى الطرف الشرقى بالقرب من بيسان يستخدمه

خط سكه حديد سيبيريــا



الأردنيون للانطلاق إلى البحر المتوسط، ومن المتوقع أن يتطور مع الوقت إلى رأس جسر لدول الخليج الفارسى(١٤٤).

لذلك يمكن تطوير ميناء قناة تمتد من خليج إيلات شمالا حتى داخل حدود وادى عربة وعلى امتداد الضفة الشرقية للقناة يمكن تطوير ميناء العقبة الأردنى وميناء إيلات فى الضفة الغربية(١٤٥).

قناة السويس والقناة الإسرائيلية المقترحة:

تتميز قناة السويس التى مضى على افتتاحها للملاحة العالمية أكثر من قرن من الزمان عند مقارنتها بالقناة الإسرائيلية المقترحة بالآتى:

١. ظروف بروخ السويس من قصر المسافة بين البحر المتوسط والبحر الأحمر ساعد على سهولة وسرعة شق القناة البحرية فيما بينهما .

٢. طبيعة التربة فى هذه المنطقة، فهى تكاد تكون مستوية بشكل عام فى سطحها، ولين الطبقات التى تم حفرها خصوصا فى القطاع الشمالى لمنطقة القناة علاوة على سهولة توسيع وتعميق قناة السويس فى أى وقت حسب الأبعاد التى يتطلبها الموقف.

٣. وجود البحيرات والمستنقعات فى نسبة كبيرة من المساحة الواقعة بين البحر المتوسط والبحر الأحمر (بحيرة المنزلة والتمساح والبحيرات المرة) كل ذلك سهل عملية حفر القناة وجعل مياهها فى مستوى واحد.

٤. توفر المياه العذبة عن طريق نهر النيل ساعد العاملين فى عمليات الحفر.

٥- أضف إلى ذلك ما اكتسبته قناة السويس وإدارتها من سمعة وخبرة تجعل القناة فى مركز قوى جدا بظروفها الطبيعية والتاريخية والإدارية[١٤٦].

قناة العقبة (أو القناة الإسرائيلية المقترحة):

وعلى النقيض تماما من قناة السويس، نجد هذه القناة الإسرائيلية المقترحة تتسم بالآتى:

١- طول المسافة بين خلية العقبة والبحر المتوسط.

٢- اختلاف مستويات المظاهر التضاريسية مما يجعل أمر الحفر صعبا للغاية.

٣- ندرة المياه فى مناطق الحفر ستقضى على المشروع.

٤- جسامة وضخامة تكاليف المشروع.

٥- ضرورة الحاجة إلى أهوسة لهذه القناة، حتى لو قيل إن المتفجرات النووية يمكنها المعاونة فى إنشاء قناة مستوية، فستبقى صعوبة الإنشاء والتكاليف الباهظة بالمقارنة بتكاليف قناة السويس[١٤٧].

٦- سيلحق هذا المشروع الأضرار البالغة للمشروعات الأردنية على البحر الميت السياحية منها والصناعية مثل صناعة البوتاس لأن المشروع سيقلل من نسبة المعادن الكثيرة التى اشتهر بها هذا البحر. كما سيهدد المشروع المياه العذبة لنهر الأردن عن طريق تسرب المياه المالحة إليه[١٤٨].

٧- لا يحق لإسرائيل كما لا يحق للأردن عمل قناة مماثلة لربط البحر الأحمر فى منطقة العقبة والبحر الميت.

٨. إن مشروع قناة البحار الإسرائيلية سيكون فى متناول التدمير الأردنى لو قامت حرب بينهما، مثلما تكون المشروعات الأردنية فى متناول التدمير الإسرائيلية فى منطقة الأغوار الأردنية، عندئذ تكون إسرائيل قد عرضت مشروعات غالية التكاليف للخطر(١٤٩).

٩. يرى البعض احتمال حدوث زلازل وبراكين نتيجة ازدياد الضغط على قاع البحر الميت، علاوة على إحداث تغييرات بيولوجية نتيجة تدفق المياه من مصادر جديدة.

١٠. قدر البعض تكاليف المشروع بـ ١,٥ مليار دولار، وأن تغطية التكاليف لن تتحقق إلا بعد ثلاثين سنة تقريبا. يضاف لذلك عجز ميزان المدفوعات الإسرائيلى فى السنوات الأخيرة(١٥٠).

وعلى أية حال فقد أصدر وزير الطاقة الإسرائيلى موشى ساحل قرارا فى ١٢ يونيو ١٩٨٥ بإيقاف العمل بمشروع قناة البحرين الذى يربط البحر المتوسط بالبحر الميت(١٥١).

الهوامش

(1) Stanton to Granville, Sept. 14., 1872, parl. pap. Egypt. no 18 (1883). No. 1.

(2) Ibid.

(3) Elliot/ Granville, The rapia, Septem. 24, 1872, Parl. Pap. Egypt. 8 (883) No. 2.

(٤) رسالة من الخديوى إسماعيل إلى نوبار باشا فى ١٨ سبتمبر ١٨٧٢ ملف ٢٤/٢ عابدين - ترجمة - نقلا عن كتاب إسماعيل كما تصوره الوثائق - جاك تاجر وجورج جندى. القاهرة ١٩٤٧ - ص ٦٥.

(5) Elliot to Granville, Parl. Pap. 18 (1883) No. 2. op cit.

(6) Ibid.

وعن مشكلة رسوم رسوم المرور فى قناة السويس راجع للمؤلف كتاب الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس، ١٩٧٩، ص ص ١٩٧ - ٢٩٢.

(٧) هنز رزنر، انجلترا فى مصر، ص ٥١.

(8) The Times, Sept 21, 1882.

(9) Henry, Rouse, The Story of another Suz Canal. p. 33.

(10) The Times, Sept. 21, 1882.

(11) Ibid, April 27, 1883.

(12) Ibid.

(13) Ibid.

(14) The Times, op. cit.

(١٥) يوجد العديد من المراسلات فى مضابط البرلمان البريطانى المعروفة باسم Parl. Papers من ملاك السفن تدور معظمها فى الفترة التالية على الاحتلال البريطانى لمصر ١٨٨٢ حول المطالبة بشق قناة ثانية وتحسين قناة السويس لتسهيل مرور سفنهم بسرعة وبدون حوادث.

(١٦) السيد حسين جلال، الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس ص ١٩٧ - ٢٤١.

(17) Farnie, op. cit. p. 306.

(18) Ibid, pp. 306 - 307.

(19) Michael to Granville, London, August 30, 1882. Parl, Pap. Egypt 17 (1883), No. 2.

(20) Charles Dilke to Michael, F. O./ 9. 1882. Parl Paper Egypt A (1883) No. 3.

(٢١) هذه المجموعات هى General Ship - owners, Clyde Steam ship, owners North shields ship owners, Cardiffship owners association.

(٢٢) Granville. رئيس مجموعة ملاك السفن البريطانية Green Lond, 22. 12. 1882, Bird/ Granville. 24. 12. 1882, Andamason/ Granville. 11. 1. 1883, Parl Paper. Egypt 17 (1883) No. 13. 14.20.22.

(23) Ibid.

(٢٤) أرفق لورد شابير برسالته قائمة بتوقيعات ملاك السفن ورغبتهم فى شق قناة ثانية تحت الإدارة البريطانية.

(25) Lord Napere/ Granville. Lond. 212 - 1883. Parl. Egypt 17 (1883), No. 26.

(٢٦) مالك شركة فحومات بليفربول وبورسعيد.

(27) Lord Napier/ Granville. op. cit.

(28) Lord Napier/ Granville, Lond. 23 - 3. 1883, parl, Pap Egypt 17 (1883), No, 28.

(29) Ibid.

(30) Ibid.

(31) Le pouvoir exclusif de constituer et de diriger une compagnie universells pour le percementd'its thme de Suez et l'exploitation d'un Canal entre les deux mers.

(32) Ibid.

(33) Granville to Lord Napier, R. O, 4. 4. 1883 Parl. Papar. Egypt 17 (1883), No. 29.

(34) Lord Napier/ Granville., Lond. 14.4. 1883. Parl. Paper. op. cit, No, 31.

(35) Lichtenberg to Lord Napier, Liverpool., 12, 4. 18831 1883. Parl. Pap. op. cit. Inclosure in No. 31.

(٣٦) وهى مجموعة كبيرة من الشركات الملاحية التى رفعت المذكرة لوزير خارجية بريطانيا منها على سبيل المثال:

P& O Steamship Comp. - British India Steam Navigation. Eastern Steamship Copany, - orient steam navigation comp.

(37) Westray / Granville, Lond. 25. 5. 1883. Egypt. 17 (1883), No. 38. parl. pap. op. cit.

(38) Westray/ Granville, 12. 10. 1883. Parl. pap. Egypt/ (1883).No. 17.

(39) Westray/ Granville, London. 9. 11. 1883. Parl. pap. op. cit. No. 20.

(٤٠) Ibid. وبالنسبة لاتفاقية يوليو ١٨٨٢ راجع رسالة الدكتوراه للمؤلف : الصراع الدولى حول استقلال قناة السويس ص ١١٨ ـ ١١٩.

(41) Ibid.

(42) Ibid.

(٤٣) G. J. Homk (رئيس اتحاد غرفة التجارة البريطانية) to Granville Lond, 26. 4. 1883. Parl. Pap. Egypt. 17 (1883) No. 32

(44) Mank/ Granville, Lond. 10. 10. 1883. Parl, pap. 3 (1883). No. 16.

(45) Diyon to Granville, Lond, 1912, 1882. Parl. pap. Egypt 17 (1883) No, 12.

(46) Ibid.

(47) Memorand. on by Captain Rawson, P. R. o, CAB 37/10/15, Inclosure 2.

(48) Calcraft to Lister, Board of trade, 7.9. 1883. Parl pap. Egypt 3 (1884) No. 7. Inclosure 1.

(49) British S. C. D. to Granville, Paris, 1- 10 - 1883 op. cit. No. 11.

(٥٠) وهى الفترة السابقة على اتفاقية ١٠ يوليو ١٨٨٣.

(51) Hansard parliamentary Debates, 3 R. D. Serie: Vol. 280, June 11, 1883, PP. 228 - 229 Norwood.

(٥٢) سنتناول فى الصفحات التالية حقيقة موقف الحكومة البريطانية من هذه المسألة. وستوضح وثائق P. R. O. غير المنشورة حقيقة هذا الموقف.

(53) Hansard Parl, Debates, Jully 11, 1883, Vol. 281 op. cit

(54) Ibid.

(٥٥) Hansard Parl. op. cit. 13. 7. 1883 Vol, 281. يتضح لنا هنا أن المعلومات والبيانات التى أثيرت فى مناقشات مجلس العموم البريطانى غزيرة، وقد تم اقتباس بعضها فقط. ويمكن أن يكون هذا الموضوع رسالة علمية مستقلة بذاتها من خلال المناقشات والمراجع العديدة التى تناولت مسألة شق قناة ثانية.

(56) Ibid. 1607. 1883.

(57) Ibid.

(58) Ibid.

(59) Ibid. 30. 7. 1883.

(60) Ibid.

(61) Ibid.

(62) Ibid.

(63) Ibid.

(64) Ibid. Bourke, Vol. 283, pp. 1544 - 68

(65) Ibid. Eclomond Fitzmaurice

(66) Wilsom, The Suez Canal, pp. 74- 5.

(67) Ibid.

(68) Ibid. P. 75.

(٦٩) كما رأينا فى مناقشات مجلس العموم البريطانى الخاصة بموضوع شق قناة ثانية رد جلادستون بأن مسألة شق قناة ثانية من السياسة العليا للدولة، توضحه حقيقة هذه الوثيقة التى قدمت لمجلس الوزراء البريطانى.

(70) P. R. O. CAB37/9/103 - November 4, 1882, (Secret).

(71) Wilson, A. op. cit . p. 65., Queting, Life of Mr. Childers Vol. 2. p, 151.

(72) CAB, 37/9/301. op. cit.

(٧٣) اشترك هوسكنز فى العمليات الحربية فى القناة إبان الثورة العرابية ١٨٨٢.

(74) Memorandum by Rear - Admiral. Sir A. Hoskins. P. R. O, C A B 37/10/15. Inclosure in No. 1. January 6, 1883

(75) Ibid,

(76) Ibid.

(77) Ibid.

(78) P. R. O. CAB 37/10/15, The Secretary to admirality to. J. Pauncefaut. Admirality, 22 / 1/ 1833.

(79) The British S. C. D/ Granville, London. 17/10/1833. Parl. Pap. 17 (1883), No, 4.

(80) Granville to British S. C. D. F., Octobre 30, 1883. Parl. Pap. op. cit. No 5.

(81) "C'etait le but principal au'il poursuivait en envoyant ses troupes en Egypte, et il me deivait pas, ainsi quón pouvait le prevoir du reste, tarder á mettre a profit le succes de son expedition militaire dans ce pays". Tissot aChallement - Lacour., London, May 29. 1883. D. D, F. 1 Serier: T. 5. No, 43.

(82) "Nos lecteurs savent que nous ne nourrissons quant a nous, contre. L'angleterre aucun sentiment de Jalousee", Bulletin Decadaire, octob. 12/1883. No. 389. Quoting Econo Economi fraçais.

(83) Ibid.

(84) Ibid.

(85) Bulletin Décadairoe, 2. 10. 1883. No. 388.

(86) Ibid

(87) "Quant á la construction d'un second Canal maritime, vous pouvez choisir tout autre point que lfisthime de Suez, ou la concession déclare que la compagnie universelle, posse de pendant 99 ans le privilege exclusif d'une communication maritime entre le Golfe de peluse et le Golve de Suez". Ibid.

(88) F. O. 78/3723. May 15, 1883, Law officers. P. R. O.

(89) Craibtes, P. op. cit. P. 205.

(90) Bulletin Décadaire. 22. 2. 1883, No, 402.

(91) Ibid. n. 3/883, No. 440.

(٩٢) انظر الفصل الخامس من رسالة الدكتوراه للمؤلف: الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس، ص ٢٥٣ ـ ٢٦٥.

(93) British S. C. D/ Granville, Paris 20- 5. 1883, Parl. Pap. Egypt 17 (1883) No. 37.

(94) Report by B. S. D. on the provisional agreement with De lesseps July 10. 1883. Parl. Pap. Egypt 12 (1883), cf. Parl. Pap. 17 (1883) No. 46 & Inclosure.

(95) Bulletin Décadane, June 5. 1883. No. 412 Bis.

(٩٦) عبد العزيز الشناوى وثائق ونصوص. ص ٦٤٥، وانظر الاتفاقية فى:
Parle Pap. Egypt 3. (1884) . No 24.

(٩٧) محفوظات القلعة . خطاب من لورد نابيير إلى شريف باشا فى ١٨ إبريل ١٨٨٣ . محفظة رقم ٥ ملف ٢/٢٣. وثائق مجلس الوزراء (قناة السويس).

(98) Farnie. op. cit. p. 319.

(99) Baring to Granville. Cairo, November 26. 1883. confedential. P. R. Q. F. O. 78/37 23. No. 558.

(١٠٠) محفظة ٨ - وثائق القلعة - محافظ مجلس الوزراء عن قناة السويس بتاريخ ٢٢ نوفمبر ١٨٨٣ . وهو تقرير عن موضوع توسيع القناة أو شق قناة ثانية مقدم للحكومة المصرية (تيجران باشا) وموقع عليه بمعرفة مجموعة من المستشارين القانونيين وهم: Keller. Leir, Cavallier, Grys. وانظر أيضا الوثائق البريطانية: Cherif to Baring, Cairo. Novem, 26. 1883, P. R. O.F. O. 78/3723, No. 558.

(١٠١) من زعماء المعارضة فى البرلمان الفرنسى ومشهود له بالنزاهة ومستشار الحكومة المصرية فى مسائل قناة السويس.

(١٠٢) خطاب من إميل أوليفييه إلى الخديوى فى ١١ ديسمبر ١٨٨٣ - محفوظات القلعة - محافظ مجلس الوزراء عن قناة السويس محفظة رقم٨.

(103) Borelli, Octav., Choses politiques d'Egypte, 1883 - 1895. Paris 1895. P. 567.

(104) P. R. O, F. O. 78/3723. No. 558. op. cit.

(105) "Elle N'admettait pas l'etablissement d'un second canal, sans que son assentiment ait été obtenu".

De Noalilles (سفير فرنسا بالاستانة)Challemel, Thercpia, august 13. 1883. D.

D F. T. V. N. 74. 1 ere serie.

(106) British S. C. D. to Granville, Paris. May 20, 1883. Parl. Pap. op. cit . No. 37.

(107) Bulletin Décadaire, June. 5. 1883, No. 414 Bis.

(108) British S. C. D. to Granville. Paris. Decem. 5. 1883 Parl. Pap. op. cit. No. B.

(109) Bulletin Décadaire, June. 5. 1883. No. 141 Bis.

(110) Henry, J. Rouse, The story of another Suez Canal p. 33.

(١١١) انظر الخريطة المرفقة التى توضح هذا المشروع وبقية المشاريع الخاصة بربط البحرين نقلا عن كتاب: Rouse, op. cit.

(112) Ibid, P. 39.

(113) Ibid. PP. 39.- 40.

(114) Ibid. P. 42.

(115) Ibid, P. 42.

(116) Ibid. PP. 44- 47.

(117) Ibid, pp. 45, 47, 48.

(118) Ibid. P. 52.

(١١٩) وكان تالابوت (١٨٤٧) يفضل توصيل البحرين بقناة غير مباشرة تصل الاسكندرية بالسويس وتعبر النيل جنوب الدلتا مباشرة. ولمزيد من التفاصيل عن مشروع تالابوت انظر كتاب: محمود صالح منسى. مشروع قناة السويس، ص ١١٩.

(120) Rouse. op. cit. p. 53.

(121) Ibid, p. 58.

(122) Ibid. PP. 58. 59. 67.

(123) Ibid. P. . 150.

(124) Ibid. pp. 150 - 154.

(١٢٥) Farnie, op. cit. P. 411. وبالنسبة لهذه المشاريع راجع للمؤلف رسالة الدكتوراه: الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس ص ١٥٦ - ١٦٤.

(126) Farnie, op. cit. p. 412.

(127) Hallberg, op. cit. p. 394.

(١٢٨) ارنستو كينتيز، قناة السويس، ص ٧٠ - ٧١.

(129) Hallberg, op. cit. pp. 394 - 5.

(١٣٠) الريان وليام الين Allen, R, N. الف كتابا عام ١٨٥٥ بعنوان:

The Dead Sea, A new Route to India

راجع كتاب:

Wilson, Arnold, The Suez Canal, its past, present and future. London 1939. pp. 65, 81.

(131) Farnie, east and west of Suez. P. 318.

(132) Ibid.

(133) Ibid.

(134) Mackenzie, Walace. PP. 516 - 7.

(١٣٥) رسالة هرتزل إلى لورد سولسبرى (ديسمبر ١٨٩٦) . يوميات هرتزل . إعداد أنيس صانع . سلسلة كتب فلسطين ص ٤٩ . ٥١ . على محمد على: ملف وأوراق القضية الفلسطينية ص٧١ - ٧٢.

(١٣٦) مذكرات هرتزل عن مصطفى كامل ٢٤ مارس ١٨٩٧ . انظر: يوميات هرتزل = أنيس صانع . ص ص ٦٢ . ٦٣ . ملف وثائق القضية الفلسطينية مرجع سبق ذكره ص ٧٣، وانظر أيضا :

Farnie, op. cit. P. 456.

(137) Farnie, op, cit. p. 456.

(138) Ibid, P. 456.

(139) Ibid, P, 469.

(140) Ibid.

(١٤١) غازى إسماعيل ربابعة (دكتور) . الأبعاد السياسية والاقتصادية لمشروع قناة البحرين، مجلة السياسة الدولية . العدد رقم ٨٣ يناير ١٩٨٦، ص ٦٠.

(١٤٢) المصدر السابق.

(١٤٣) سليمان الشيخ . قناة البحرين خطر إسرائيلى قادم . دراسة استطلاعية بمجلة العربى العدد ٣٢٣ أكتوبر ١٩٨٥ ص ص ١٢٩ . ١٣٠.

(١٤٤) غازى إسماعيل ربابعة، الأبعاد السياسية لمشروع قناة البحرين ص ٦٣.

(١٤٥) المرجع السابق.

(١٤٦) السيد حسين جلال (دكتور): دراسات فى قناة السويس ص ١٣١ .

(١٤٧) المرجع السابق، ص ١٣٢.

(١٤٨) إسماعيل النقيب، مشروع قناة البحار (الكهرباء لإسرائيل والتلوث للعرب) مقال بجريدة الأخبار الصادرة يوم ٢٣ يناير ١٩٨٥.

(١٤٩) سليمان الشيخ، قناة البحرين ، مجلة العربى، اكتوبر ١٩٨٥ ص ١٢٤ .

(١٥٠) المصدر السابق، ص ١٢٧.

(١٥١) المصدر السابق، ص ١٢٧.

الفصل الثانى

خطوط السكك الحديدية والطرق البرية وأثرها على قناة السويس

أولا: الخطوط الحديدية وأثرها على قناة السويس:

١ـ خط سكة حديد «إسكندرية ـ السويس» (١٨٥١ ـ ١٨٥٨)

٢ـ مشروع سكة حديد بغداد كطريق منافس لقناة السويس (١٨٧٠ ـ ١٩٠٣).

٣ـ خطوط سكة حديد أمريكا الشمالية.

(أ) خط سكة حديد «نيويورك سان فرانسيسكو (١٨٦٩).

(ب) خط سكة حديد «كندا ـ الباسيفيكى».

٤ـ مشروع سكة حديد «القاهرة ـ الكاب» (١٨٨٤ ـ ١٩٠٤)

٥ـ خط سكة حديد سيبيريا (١٨٩١ ـ ١٩٨٥).

ثانيا: الطرق البرية فيما بين البحرين وأثرها على قناة السويس:

١- فكرة إنشاء جسر برى عبر سيناء وربط ميناءى نويبع والعقبة (١٩٨٥).

٢- الخط البرى الإسرائيلى فيما بين أشدود وإيلات.

•• الفصل الثانى

(خطوط السكك الحديدية والطرق البرية
وأثرها على قناة السويس)

الفصل الثانى

(خطوط السكك الحديدية والطرق البرية وأثرها على قناة السويس)

أولا: الخطوط الحديدية وأثرها على قناة السويس:

١. خط سكة حديد «إسكندرية . السويس» (١٨٥١ . ١٨٥٨):

شهد القرن التاسع عشر تنافسا دوليا لإنشاء وتنظيم طريق للمواصلات العالمية عبر الأراضى المصرية، وانقسم رجال السياسة والاقتصاد فى أوروبا فى النصف الأول من القرن التاسع عشر إلى فريقين، فريق يؤيد الطريق البرى وتتزعمه بريطانيا وفريق يؤيد شق قناة بحرية وتتزعمه فرنسا.

وشهدت هذه المرحلة تنفيذ الفكرتين متعاقبتين، بدأت بتنفيذ الطريق البرى بتعبيد الطريق فيما بين الإسكندرية والقاهرة والسويس لسير العربات، ثم تطور إلى خط حديدى تقطعه القطارات من الإسكندرية

إلى القاهرة فالسويس وتم تنفيذه بمعرفة انجلترا على مرحلتين، تمت الأولى فى يناير ١٨٥٦ من (الإسكندرية إلى القاهرة) والثانية فى ديسمبر ١٨٥٨ (من القاهرة للسويس). وبمرور أحد عشر عاما فتحت قناة السويس للملاحة العالمية.

وعلى أية حال فقد استخدم الخط الحديدى من الإسكندرية للسويس، ولم يكن منافسا خطيرا لقناة السويس، ولكنه استخدم فى نقل البريد السريع والبضائع الخفيفة والركاب من الإسكندرية للسويس حيث يستقلون السفن التى تمخر عباب البحر الأحمر فى طريقها للهند والشرق. وظل البريد المستعجل - حتى بعد عام ١٨٧٤ - ١٨٨٨ والمار بميناء برنديزى Brindisi بإيطاليا يتخذ طريق الخط الحديدى بمصر(١).

ويذكر هوسكنز أن انجلترا لم تقبل على استخدام طريق قناة السويس للهند إلا عام ١٨٨٨، بعد أن تمكنت بريطانيا من فرض سيطرتها التامة على هذا الشريان والبلد الذى تسير فيه، وقبل ذلك اكتفت الحكومة البريطانية بتسيير سفينتين كل شهر ترسلهما إلى كلكتا ومدراس حتى عام ١٨٧٤، حيث ظل اهتمامها منصرفا إلى الطريقين اللذين كانت تستعملهما قبل افتتاح قناة السويس، الطريق البرى عبر مصر وطريق رأس الرجاء الصالح(٢).

وعلى أية حال لم يمثل الخط الحديدى منافسا خطيرا لقناة السويس.

٢. مشروع سكة حديد بغداد كطريق بديل ومنافس لقناة السويس (١٨٧٠ - ١٩٠٣):

برزت مسألة مشروع سكة حديد بغداد فى إنجلترا بعد فتح قناة السويس للملاحة العالمية ١٨٦٩ بعد أن توغل الروس فى الشرق الأدنى،

وتحكمت فرنسا فى كل الطرق المائية المختصرة للهند. فأثار ذلك اهتمام بريطانيا بضرورة المحافظة وتأمين خطوط مواصلاتها مع الهند.

فاقترح أحد البريطانيين فى عام ١٨٧٠ بناء خط حديدى بين الإسكندرية عبر حلب والموصل حتى بغداد والبصرة. وهذا الخط الحديدى سيجعل بريطانيا لا تعتمد على قناة السويس (الفرنسية) ويعطى إنجلترا طريقا بديلا للشرق، كما يسهل نقل الركاب والبريد والجنود بسرعة إلى الهند. وحبذ الكثيرون هذا الخط من وجهات نظر مختلفة، وشكلت لجنة خاصة فى مجلس العموم البريطانى برئاسة متافور نورثكوت، لدراسة وكتابة تقرير عن الموضوع بأكمله وهو إنشاء خطوط حديدية بين البحر المتوسط والبحر الأسود والخليج الفارسى. فأوصت اللجنة بالآتى:

«إن انشاء خط حديدى عبر ميزوبوتاميا أمر حيوى وضرورى للامبراطورية وقدرت تكاليف المشروع بعشرة ملايين جنيه استرلينى».

وكانت الحاجة لطريق بديل لقناة السويس إلى الهند قد خفت حدتها بعد شراء دزريلى لأسهم قناة السويس عام ١٨٧٥ ونمو المصالحة البريطانية فى شركة قناة السويس(٣). وظلت مشاريع الخطوط الحديدية هذه لمدة ٤٠ عاما وعلى مراحل وفترات متقطعة، خصصت للبحث والمنافسة، وفى العقدين الأخيرين للقرن التاسع عشر ازداد اهتمام المانيا ومصالحها فى الامبراطورية العثمانية، فوقع البنك الألمانى (١٨٨٨) اتفاقية مد سكة حديد حيدر باشا بمسافة ٤٨٥ ميلا إلى أنقرة، فقد افترض أن الخط المذكور سيمتد إلى بغداد والخليج العربى، أو بالأحرى سيمتد إلى بوابة الهند. وكانت وزارة الخارجية البريطانية قد أكدت قبل حوالى ثلاث سنوات على الأهمية السياسية لكل ميل من السكك الحديدية فى اتجاه الهند، وضرورة ضمان السيطرة البريطانية

المطلقة على تلك المشاريع، ولقد أصبح واضحا بعد فترة وجيزة بأن الألمان هم الذين سيسيطرون على مشاريع السكك الحديدية، وستلعب برلين - وليس لندن - دورها الأول فى الأفضلية السياسية والمالية لدى الباب العالى.

وبالرغم من ذلك فان مناقشة مشروع إنشاء سكة حديد تربط تركيا بالعراق والخليج العربى كانت أوسع انتشارا فى بريطانيا عنها فى أى بلد آخر، فان الأهمية التقليدية للتجارة الشرقية، والمظاهر الاستراتيجية لتقدم الامبراطورية الهندية، والثورة الهائلة فى طرق المواصلات الناتجة عن اتساع استعمال البخار قد ضمنت توسع المصالح البريطانية فى تحسين طرق المواصلات مع الشرق(٤).

ورحبت الصحافة البريطانية فى عام ١٨٩٩ - عندما تم منح امتياز مبدئى بخط حديد بغداد لبعض الماليين الألمان - بذلك على أمل أن حلول ألمانيا فى تركيا سوف يحاصر التوسع الروسى فى الشرق الأوسط، وأعلن المتعصبون للتوسع الامبريالى أمثال سيسيل رودس Cesil Rhodes وجوزيف شامبرلين Joseph Chamberlen عن رغبتهما فى توقيع اتفاق مع ألمانيا فى المسائل الاستعمارية وكانت الحكومة البريطانية ترتاب من فرنسا أكثر من ألمانيا(٥).

وعلى أية حال كان مشروع سكة حديد بغداد من المشاريع المنافسة لقناة السويس وهدد السيادة البريطانية فى الشرق باعتباره أسرع وسيلة للنقل من أوروبا وبذلك يمثل منافسا خطيرا لحركة الملاحة فى قناة السويس. ولكن هذا الخوف كان على غير أساس، فالقناة بسبب أجور شحن الخطوط الحديدية المرتفعة، ظلت تواصل استقبال جانب كبير من حركة البضائع ولكن الخط الحديدى سينجح فى استقبال حركة الركاب والبريد فقط، وهذا وحده هو الذى سيؤثر على قناة السويس. وقد أكد

احد الكتاب الألمان أن سكة حديد بغداد ستكون مهمة فقط للركاب وحركة البريد وأحيانا للشحن السريع، أما معظم بضائع الشرق فمن الصعب مرورها للشرق عن طريق بغداد(٦).

وبتوسع روسيا وتهديدها للهند سعت بريطانيا للسيطرة على كل الشرق الأوسط، فالشئون الخارجية لأفغانستان أصبحت تحت النفوذ والوصاية البريطانية وأجبرت بلوخستان للخضوع لإدارة الوكلاء الإنجليز، وخضعت أجزاء من فارس للنفوذ الإنجليزى، وعلى هذا صممت بريطانيا على السيطرة والتحكم فى كل الطرق الهامة المؤدية للهند. وأثيرت تساؤلات: ما هو موقفها إذن من طريق سكة حديد ميزوبوتاميا الذى سينتهى عند أحد موانىء الخليج العربى؟ وهل ملكية هذا الطريق المختصر للهند يتمشى مع مطالب الدفاع عن الامبراطورية؟ فبدون نهاية مرضية لخط سكة حديد بغداد على الخليج العربى فإنه سيفقد أعظم مقوماته كخط ممتد عبر القارة، وبوصول الخط الحديدى لأحد موانىء الخليج العربى سوف يصبح مهددا للمصالح الحيوية البريطانية فى هذه المنطقة. فالامبرياليون الإنجليز اهتموا بالسيطرة على الخليج العربى منذ القرن السابع عشر عندما أقامت شركة الهند الشرقية مراكز تجارية على سواحله وطهر الأسطول البريطانى الخليج من القراصنة، ووضع الشمندورات والأنوار الملاحية على الخليج وشط العرب، وحصلت بريطانيا من أمير مسقط على ميناء يتحكم فى مدخل الخليج ويسيطر عليه، ثم بعد ذلك أصبحت مسقط محمية بريطانية وبالتدريج ساد النفوذ البريطانى فى منطقة الخليج وفى ميزوبوتاميا(٧).

ومن أجل ألا تحصل شركة سكة حديد بغداد (فى عام ١٨٩٩) على امتياز بالخليج العربى سارعت بريطانيا بالدخول فى اتفاقيات مع شيخ الكويت حيث وعد الأخير بألا يتورط فى ارتباطات دولية بدون موافقة

المقيم البريطانى، وقد أحبط ذلك المشروع الألمانى للوصول بالخط إلى الخليج العربى(٨).

والسؤال هو مدى تأثر المصالح البريطانية بوصول هذا الخط إلى الخليج العربى؟ وهل سيكون بمثابة تهديد ومنافس للحركة فى قناة السويس(٩).

فى عام ١٩٠٢ نجح البنك الألمانى بتأييد من حكومة برلين فى الحصول على امتياز لشركة حديد واسعة كانت ستغطى الجزء الأكبر من الأناضول وما بين النهرين، ولها خط رئيسى يصل البوسفور ببغداد ثم بالخليج الفارسى وأثار هذا الشكوك والاعتراض فى بريطانيا(١٠)، وأطلق على هذا الطريق اسم طريق (ب، ب، ب) «برلين بيزنطة بغداد» فقد استغلت ألمانيا مركزها الممتاز فى الدولة العثمانية بعد ١٩٠٠ لإنشاء خط سكة حديدية تخترق الأناضول والجزيرة العراق إلى بغداد، ومنها تكمل السكة الحديدية إلى البصرة على مدخل الخليج الفارسى، وبذلك هيئ لألمانيا إمكانية تحويل جانب كبير من تجارة الشرق عن طريق قناة السويس إلى الطريق الجديد. واعتبر الألمان قناة السويس شريانا حيويا من شرايين الإمبراطورية فأى عطب يلحق به يصيب إنجلترا بخسارة جسيمة. وعلى أية حال لم تكن الظروف السياسية تجعل الحكومة البريطانية ترى فى ذلك الخط الجديد خطرا على مصالحها من أول الأمر. بل وساهمت فى تمويل المشروع الألمانى، ولكنها حين تنبهت لخطر المشروع أسرعت بالسيطرة على الخليج العربى وعقدت حلفا مع روسيا لتشل حركة الألمان والأتراك معا(١١).

واعترف الكاتب الألمانى بول روباخ (Sr. Rohrbach) فى كتابه سكة حديد بغداد بأهمية خط حديد بغداد، ومدى خطورته على الإمبراطورية البريطانية، فيمكن مهاجمة إنجلترا وإصابتها بشدة برا من أوروبا عن

طريق مكان واحد فقط هو مصر. وأن فقدان إنجلترا لمصر معناه ليس فقط فقدان سيطرتها على قناة السويس وطرق مواصلاتها مع الهند والشرق الأقصى، ولكن من المحتمل أيضا فقدانها لممتلكاتها فى الهند ووسط وشرق أفريقيا(١٢).

وأن هزيمة مصر على يد دولة إسلامية مثل تركيا سوف يكون مصدر خطر أيضا على نفوذ وسيطرة إنجلترا على سبتين مليون مسلم من رعاياها فى الهند، ولا يمكن لتركيا أن تحلم باستعادة مصر حتى تصبح سيدة ومالكة لشبكة خطوط السكك الحديدية المتقدمة فى آسيا الصغرى وسوريا، وحتى يتم تطوير وتحسين خط حديد الأناضول إلى بغداد. وكلما ازدادت تركيا قوة تعرضت إنجلترا للخطر. وفى حالة نشوب حرب (ألمانية إنجليزية) فسوف تنضم تركيا لجانب ألمانيا(١٣).

وأن خط سكة حديد بغداد - أكثر من كونه خطًا حديديًا - إنما هو طريق رئيسى للإمبريالية الألمانية للاتجاه صوب الشرق «Drang Nach Osten»(١٤).

وفى السنوات الأولى لمشروع سكة حديد بغداد لم تكن أنجلترا تشغل بالها بمثل هذا التهديد لمصر ولقناة السويس. وكان لدى البنوكيين ووزارة الخارجية فى إبريل عام ١٩٠٣ الاستعداد للمساهمة فى بناء الخط الحديدى، وجرت مباحثات حول هذا الموضوع مع البنك الألمانى: إلا أن الأمر تناولته الصحافة والبرلمان، وأعلن بلفور رئيس الوزارة يومئذ أن المباحثات جارية بين أصحاب رؤوس الأموال الألمان والإنجليز وبين الدول ووزارة الخارجية، وقال إن الحكومة ليس لديها مانع، بعد أن يتم الاتفاق على هذه الشروط، لتأييد المشروع والموافقة على أن تكون نهاية هذا الخط فى الكويت والاستفادة منه لنقل بريد الهند، وهاجم البرلمان الحكومة واستنكر قول بلفور الذى دافع - أمام البرلمان - عن سياسة

الحكومة بقوله «إنه لا يرى للمعارضة فائدة إذ لابد للمشروع أن ينجح وإذا كان الأمر كذلك فليس من المصلحة أن يكون هذا الخط الذى يمر بأقصر الطرق إلى الهند بيد أصحاب رؤوس الأموال من الألمان والفرنسيين وحدهم. وإنه يرى أن من مصلحة إنجلترا أن تكون نهاية هذا الخط على الخليج العربى فى أملاك شيخ الكويت تحت الحماية البريطانية. وبما أن هذا الخط يمر من بلاد هى من أغنى بلاد الأرض ولها مستقبل اقتصادى عظيم فهو لا يرى مبررا لعدم اشتراك أفراد الشعب البريطانى باستثمار المشروع والاستفادة من كنوز تلك البلاد[15].

ولم يجد دفاع بلفور فتيلا إذ أيدت الصحف الإنجليزية المعارضة وحملت على سياسة الحكومة، فاضطرت الوزارة إلى أن تسحب تأييدها للمشروع وأوقفت المفاوضات[16]. وكانت الفئات التى هاجمت المشروع هى:

١ـ الساسة الذين رأوا أن نهاية الخط للخليج سيضعف نفوذ إنجلترا عليه ويهدد سلامة الهند.

٢ـ شركة لينّج التى كانت تنقل البضائع والركاب فى نهر دجلة «Lynch Brothers» وقفت ضد هذا المشروع.

٣ـ الشركات الملاحية التى خافت أن يسلمها ـ اتصال أوروبا بالخليج العربى بهذا الخط ـ قسطا من أرباحها.

٤ـ حملة أسهم قناة السويس.

٥ـ الصحافة التى قادت الحملة ضد الحكومة وضد التوسع البحرى الألمانى والمنافسة التجارية الألمانية[17].

وكان خط حديد بغداد خطرا من الناحية الاستراتيجية على قناة السويس. وأعلن لانزدون فى مجلس اللوردات ١٩٠٣ «أن أى دولة أخرى

تنشئ لها قاعدة بحرية أو ميناء حصيناً فى الخليج العربى سيعتبر تهديدا للمصالح البريطانية. يجب أن نقاومها بكل ما نملك من قوة»[١٨].

وكان ملاك السفن والشركات الملاحية البريطانية هم أشد الناس معارضة لمشروع سكة حديد بغداد، فهم يعلمون تمام العلم مدى امتصاص هذا الخط لجانب كبير من تجارة الشرق. وأن منافسة القاطرة الحديدية سوف تجبرهم على إعادة تقييم أسعار الشحن، وأن إحد الأهداف الرئيسية لخط بغداد هو الحصول من الحكومة البريطانية على امتياز نقل البريد للهند، وهو مجز ماديا. وهذا الأمر يعتبر مساويا تماما لمسألة سحب الإعانة من خطوط الملاحة التجارية التى تعمل مع الشرق فإنه ليس من أجلهم وإنما من أجل التجارة البريطانية تعارض هذه الشركات الملاحية بناء خط سكة حديد بغداد.

وقام ملاك السفن بتحذير الرأى العام البريطانى من مغبة إنشاء هذا الخط لأنه سوف يؤثر على حركة الملاحة فى قناة السويس والتى تعتبر أن بريطانيا هى أكبر مساهم فى شركة قناة السويس[١٩]. وأوضح ملاك السفن أيضا أن تحسين المواصلات بين وسط أوروبا والشرق الأوسط من شأنه أن يهدد التجارة البريطانية مع تركيا، والذى يخشاه ملاك السفن والتجار الإنجليز بل ويكرهونه وهو عبارة «مصنوع فى ألمانيا «Made in Germany» كماركة مسجلة فسوف يخلق منطقة نفوذ لألمانيا فى منطقة يسود فيها نفوذ تجارة إنجلترا. وعلاوة على ذلك إذا منح ملاك خط سكة حديد بغداد الألمان امتيازات للبضائع الألمانية (أسعار مخفضة للشحن) فسوف تصاب المصالح الاقتصادية البريطانية فى الإمبراطورية العثمانية بضربة قاضية. علاوة على أن بناء هذا الخط سيصحبه تدخل ألمانى فى الشرق الأوسط يحطم المزايا التجارية والبحرية فى هذه المنطقة[٢٠].

بينما رأت غرفة التجارة البريطانية بالآستانة أن وجود رأس المال البريطانى فى مشروع سكة «حديد بغداد» سيؤدى إلى وجود أعضاء إنجليز فى مجلس إدارة الشركة، وبالتالى سيساهم فى منع تخفيض التعريفة لدرجة لا تؤذى التجارة البريطانية وملاك السفن(٢١). ولكن كيرزن Curzon رفض على أية حال مشروع سكة حديد الفرات، واعتبره غير ضرورى بالنسبة لوجود قناة السويس وحث على الاهتمام بالملاحة التجارية مع الشرق على أساس سرعة إرسال الجنود إلى كراتشى خلال ثلاثة أسابيع من مغادرتها لبورتثموث Portsmouth(٢٢).

واستند المؤيدون لمشروع سكة حديد بغداد إلى النقاط التالية:

١- وصل البحر المتوسط بالخليج العربى بالسكة الحديد ومنها للهند سيجعل وصول القوات والإمدادات للهند يتم خلال ١٤ يوما فقط.

٢- وقف التهديد الخارجى للهند من جانب روسيا، وتتخلص فارس من سيطرة النفوذ الروسى بإعطائها منفذا على البحر المتوسط بدلا من طريق البحر الأسود.

٣- تكاليف المشروع بسيطة إذا ما قورنت بمصاريف حرب القرم (٩٠ مليون جنيه) أو ثورة الهند Sepoy (٤٠ مليون جنيه).

وانتقد المؤيدون للمشروع الحكومة البريطانية لاهتمام فرنسا بقناة السويس والروسيا فى تقدمها الواضح فى فارس(٢٣).

موقف ألمانيا:

وإذا كانت إنجلترا قد سيطرت على الطرق البحرية وأصبحت «سيدة البحار»، فان ألمانيا بدورها قد نمت وتطورت قوتها الاقتصادية وازدادت حركة الملاحة الألمانية عبر قناة السويس(٢٤). وأصبحت ألمانيا الدولة

الثالثة فى الترتيب للدول المستخدمة للقناة، وكانت ثانى دولة تجارية فى العالم فى العقد الأول من القرن العشرين. وبلغ عدد السفن التى دخلت وخرجت من الموانىء الألمانية (أجنبية وألمانية) ٤٧,١٣٨ سفينة فى العام(٢٥).

ولم يقتصر الأمر على بناء الأسطول الحربى والتجارى، بل اهتمت ألمانيا بالمشاريع الخاصة بربط الشرق بالغرب. وكان مشروع سكة حديد بغداد نتيجة لزيارة الإمبراطور الألمانى لفلسطين فى خريف ١٨٩٨، بعد أشهر قليلة من التصديق على الوثيقة الأولى للبحرية «Navy Bill» التى كللت بالنجاح. وقد فتح هذا للنفوذ الألمانى والمشروع الألمانى حقلا من النشاط فيما بين حوض البحر المتوسط والخليج العربى. وعلى نهرى دجلة والفرات، وعلى طول ضفتى النهرين وهو مشروع مملوء بالآمال والاحتمالات العظيمة للتطور فى المستقبل(٢٦).

موقف الروسيا وفرنسا:

وتناولت الصحيفة الروسية Novoie Vermia موضوع سكة حديد بغداد وأوضحت فى مقالاتها معارضتها الشديدة لتنفيذ هذا المشروع لأنه سيتسبب فى خسارة للمصالح الروسية فى آسيا الصغرى(٢٧). وعدم رضاها عن الشركة التى كونت بمعرفة البنكين الألمانى والعثمانى وحصولهما على تفويض من السلطان بتكوين حراسة عسكرية لحماية خط قونيه على الخليج العربى على غرار الحراسة التى أنشأها الروس فى منشوريا لحماية خط سكة حديد شرق الصين، وأكدت الصحيفة الروسية أن هذا المشروع الألمانى له دلالة جديدة لما يقوم به الألمان لغرس نفوذهم وإرساء سيطرتهم على آسيا الصغرى(٢٨).

وعارضت الروسيا هذا المشروع أيضا من جوانب استراتيجية فقد خشيت أن يبعث الخط الحديدى الألمانى الحياة فى رجل أوروبا المريض، فيستطيع إحكام قبضته على المضايق وعلى أرمينيا(٢٩).

ورأت الدبلوماسية الفرنسية أن اشتراك فرنسا فى مشروع سكة حديد بغداد سيثير ضدهم الحكومة الروسية(٣٠).

ولم تظهر المعوقات إلا فى الميدان المالى، فأقفلت فرنسا وبريطانيا والروسيا أسواق بورصاتها ومصاريفها فى وجه القروض التى حاولت الشركة الألمانية تمويلها، ونجحت فى تأخير بناء السكة الحديدية بعض الوقت ولكنها لم تتوصل إلى وقف المشروع(٣١).

موقف الحكومة البريطانية:

وتتضح حقيقة موقف بريطانيا من مشروع سكة حديد بغداد من التقرير الذى رفعه كلارك Georg's Clarke(٣٢) إلى مجلس الوزراء البريطانى عن هذا المشروع (فى ٢٦ يناير ١٩٠٥) وأهم ما جاء بهذا التقرير:

١. إن تنفيذ هذا المشروع تحت إشراف ألمانيا وحدها سيؤدى إلى نتائج خطيرة وضرر على التجارة البريطانية، وسوف يحطم النفوذ البريطانى كلية فى جنوب فارس وفى دلتا الفرات ودجلة. وعلى هذا فيجب منع وقوع سكة حديد بغداد - الخليج العربى، فى أيدى دولة تسعى للسيطرة عليه لمصلحتها الخاصة، وتعرف كيف تستغل أجور السكك الحديدية.

٢. إن وجود خط حديدى بريط بين البحرين المتوسط بالهندى فيه مزايا لانجلترا مهما كانت حالة ملكيته.

وبالنسبة للمصالح البريطانية فى تلك الفترة فإنها تتطلب مراعاة الآتى:

(أ) ألا تكون أجور الشحن بهذا الخط فى غير صالح البضائع البريطانية.

(ب) أن مناطق نفوذ إنجلترا فى جنوب فارس ودلتا دجلة والفرات لن تتعرض للخطر على أيدى شركة سكة حديدية أجنبية تتحكم فى المواصلات بين الخليج وبغداد، ونتيجة لذلك فى مقدورها القيام بأعمال الرى وتطوير وادى دجلة والفرات.

٣. منع الأضرار التى ستقع على الشركة البريطانية للنقل المائى لينج Lyach Brothers فى نهرى دجلة والفرات.

٤. أن أحسن طريقة للتعاون تلائم المصالح البريطانية تتمثل فى الآتى:

(أ) بناء سكة حديد (بغداد ـ الخليج) وهذا الجزء من الخط يجب أن يكون تحت الإدارة البريطانية.

(ب) استبقاء هذا الجزء من الخط تحت الإدارة البريطانية .

(جـ) إعطاء بريطانيا تمثيلاً كافيًا فى إدارة سكة حديد بغداد ـ الخليج.

٥. أكد التقرير على أن وزارة الخارجية الألمانية تقف وراء شركة سكة حديد بغداد، وأنه لما يسر الحكومة الألمانية أن تعمل فى هذا الخط منفردة.

وخلص تقرير كلارك فى هذا المشروع إلى النقاط التالية:

أولا: من مصلحة بريطانيا الحيوية ألا يتم هذا الخط الحديدى حتى الخليج العربى تحت إشراف ألمانيا وحدها.

ثانيا: إن الظروف الدولية الراهنة تجعل من المحتمل رغبة الألمان فى الإسراع فى تقدم هذا الخط، وأن الاعتبارات التالية ستجبرهم ثانية للبحث عن تعاون بريطانى معهم أو فى هذه الحالة يجب أن تكون سياسة إنجلترا التعاون، إذا كانت هناك شروط مجزية وكافية ومضمونة.

ثالثا: تتطلب المصالح البريطانية الوفاء بالشروط التى جاءت بالبند (٤) السابق ذكره.

رابعا: تستلزم الظروف السياسية السير - على قدر المستطاع - بالتعاون مع فرنسا أو على الأقل يجب عدم توقيع اتفاق مع ألمانيا حتى يتم التوصل إلى تقارب وتفاهم مع الحكومة الفرنسية[٣٣].

وهناك من نادى بملكية ثنائية لمشروع سكة حديد بغداد، وأن هذه «الملكية الثنائية: Dual Ownership» قد تؤدى إلى النتيجة المماثلة «للمراقبة الثنائية» فى مصر.

وعلق إيرل إدوارد على موقف الرأى العام البريطانى بقوله: «ولكن الكراهية العمياء لألمانيا قد حجبت الرؤية عن رجل الشارع البريطانى من المزايا الواضحة لعدم التخلى عن مشروع سكة حديد بغداد للرأسماليين الألمان والفرنسيين[٣٤].

٣. خطوط سكك حديد أمريكا الشمالية:

(أ) سكة حديد نيويورك سان فرانسيسكو:

لم تظهر السكة الحديدية للسفريات الطويلة فى العالم كله قبل عام ١٨٦٩ إلا بعد أن أنشىء أول خط حديدى بين نيويورك وسان فرانسيسكو فى مايو ١٨٦٩ أى فى نفس العام الذى بدأت فيه قناة

السويس خدماتها للعالم البحرى (١٨٦٩)، وارتبط ميناء سان فرانسيسكو بسيدنى باستراليا بخدمات ملاحية منتظمة ابتداء من إبريل (١٨٧٠)(٣٥).

ولقد اعتبر هذا الخط الحديدى منافسا لقناة السويس واعتقد الناس فى ذلك الوقت بل وأعربوا عن أملهم فى أن يكون ذلك طريق التجارة للشرق الأقصى الأمريكي. وتحقق ذلك الأمل أول الأمر ولكن طريق قناة السويس تفوق عليه.

(ب) خط سكة حديد . كندا . الباسيفيكى:

The Canadian Pacific Railevay (C. P. R) وقد ربط هذا الخط الحديدى موانىء المحيط الهادى القريبة من الصين بالموانى الواقعة على المحيط الأطلنطى القريبة من أوروبا واعتبر خط C. P. R خطا رئيسيا امبرياليا حيث ارتبط بالخطوط الملاحية البحرية فى المحيطين الأطلسى والهادى، أكثر منه خطًا حديديًا مستقلاً بذاته.

ورغم ذلك لم يستطع هذا الخط الحديدى التفوق على الخطوط البحرية التجارية المستمرة مثل تلك التى تدور حول رأس الرجاء الصالح أو تلك التى تعبر قناة السويس. وكان هذا الخط الحديدى يقوم بنقل البضائع خفيفة الوزن والتى تتحمل النولون المرتفع مثل الشاى والحرير. كما استخدم هذا الخط لنقل الركاب ولكنه فى فصل الشتاء غير محتمل لشدة البرودة فى هذه المنطقة من العالم. كما أن البحر الأحمر لم يكن مناسبا لسفر الركاب فى فصل الصيف لشدة الحرارة.

وعندما تم تحويل بريد شنغهاى واليابان إلى خط سكة حديد «كندا - الباسيفيكى» أنهت شركة P S O الملاحية البريطانية خدماتها المباشرة

من لندن إلى الشرق الأقصى فى عام ١٨٩٤ والتى كانت قد بدأت فى عام ١٨٨٠ وذلك بسبب منافسة خط سكة حديد C. P. R

٤. مشروع سكة حديد «القاهرة - الكاب» Cap to Cairo

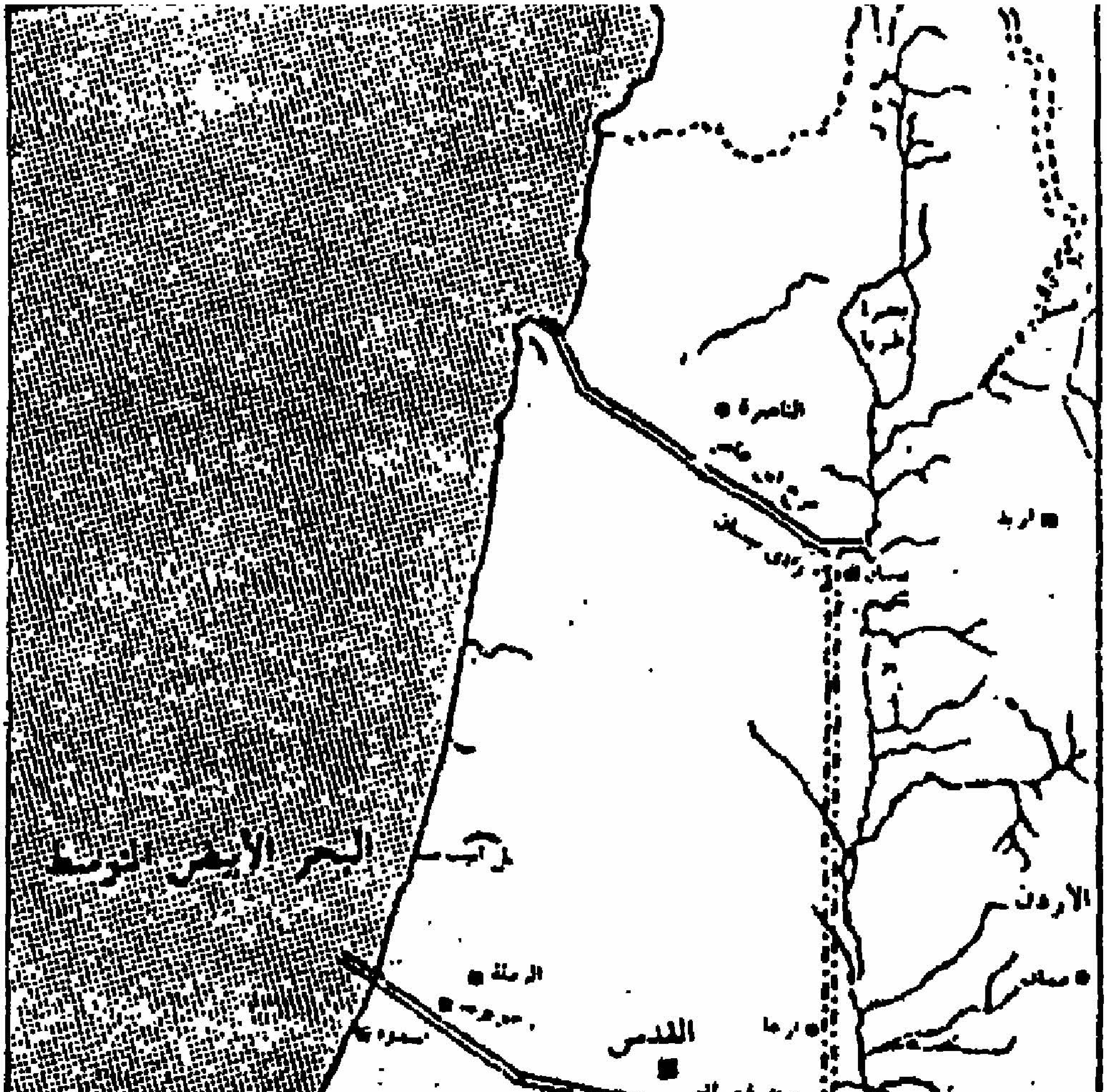
ظهرت فى أواخر القرن التاسع عشر حركة الجامعة البريطانية فى أفريقيا (١٨٨٤ - ١٩٠٤)، وهو فرع استعمارى استهدف انشاء إمبراطورية إفريقية تمتد من رأس الرجاء الصالح وتخترق القارة الأفريقية من جنوبها إلى شمالها والعمل على تلوين معظم خريطة القارة الأفريقية باللون الأحمر البريطانى، وتفرع عن هذا المشروع مد خط حديدى يصل بين مدينتى الكاب والقاهرة(٣٦).

وقد نادى إلى حركة الجامعة البريطانية فى أفريقيا سنيسل رودس(٣٧) الذى نادى بضرورة التمسك باحتلال مصر، التى كانت فى نظره «المحطة الشمالية» Northern Terminos لمشروعه المقترح للخط الحديدى (الكاب - القاهرة)(٣٨)، هذا الخط الحديدى سيخترق القارة رأسيا ويربط البحر المتوسط شمالا بالمحيط الهندى والأطلسى جنوبا عند مدينة الكاب. فالإسكندرية قد ربطت القاهرة بخط حديدى كما رأينا، ولكن هذا الخط الحديدى لا يستطيع أن ينافس قناة السويس بأية صورة من الصور، وإنما هو خط حديدى لربط أجزاء المستعمرات البريطانية الأفريقية فى المقام الأول.

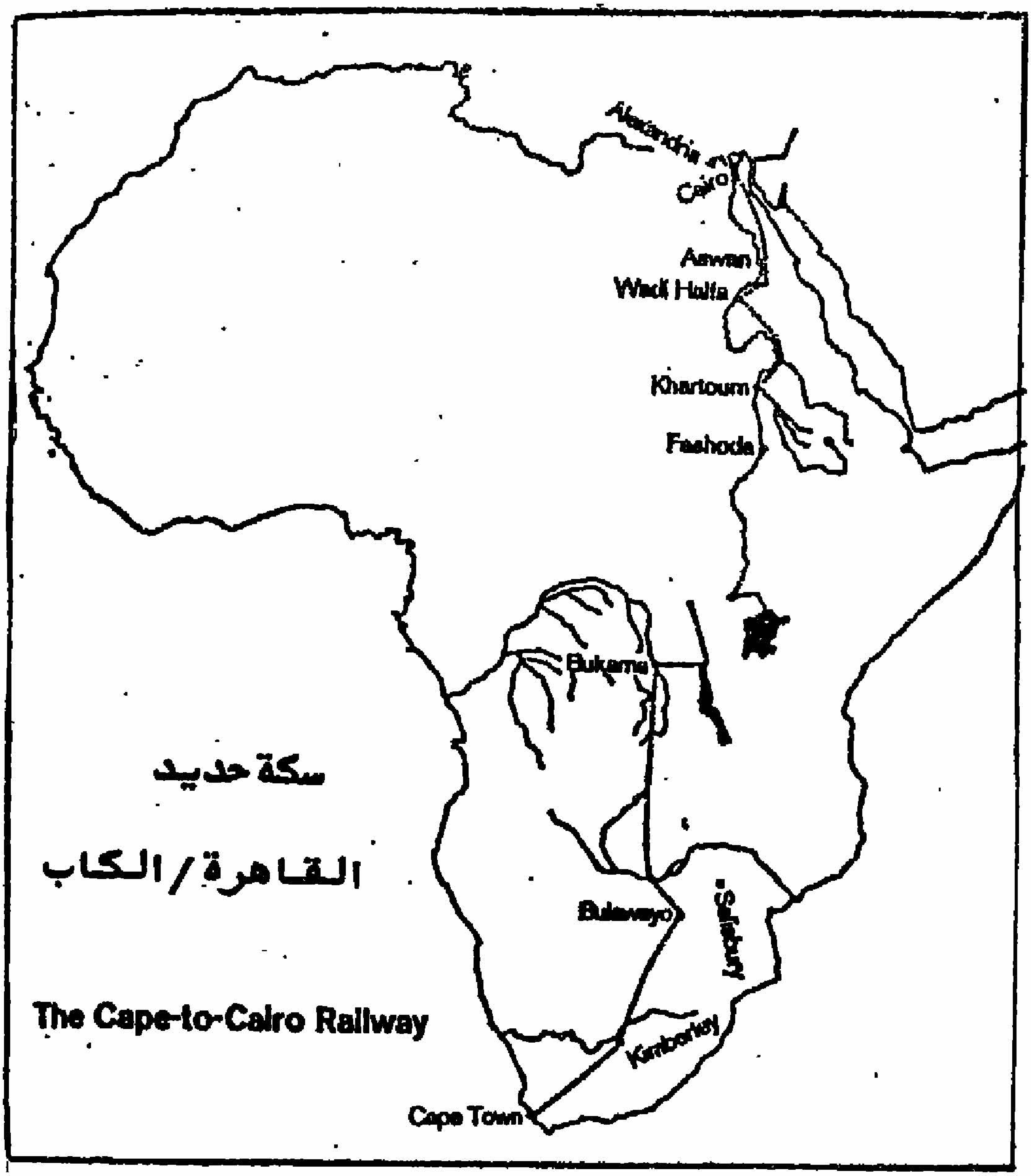
٥. خط حديد سيبيريا

Trans - Siberian - Railway (T. S. R)

كما رأينا شهد القرن التاسع عشر توسعا كبيرا فى مد الخطوط



خريطة الخطوط الثلاثة لمشروع قناة البحرين


سكة حديد
القاهرة / الكاب
The Cape-to-Cairo Railway
Alexandria
Cairo
Aswan
Wadi Halfa
Khartoum
Fashoda
Bukama
Bulawayo
Salisbury
Kimberley
Cape Town

الحديدية، ففى ١٧ مارس ١٨٩١ أمر القيصر الروسى بمد خط حديدى عبر سيبيريا فى محاولة للتوسع على حساب الصين وقدر البعض طوله بـ ٦٦٠٠ كيلو متر ينتهى عند فلاديفوستك وهو الميناء الحربى الذى أقامته الروسيا على المحيط الهادى واستغرق مد هذا الخط الحديدى السنوات من ١٨٩١ حتى ١٩٠٤. وقام الامبراطور نيقولا بافتتاح هذا الخط الذى بلغ طوله من موسكو حتى فلاديفوستك ٥٤٠٠كم. وكانت قناة السويس طريقا للجنود الروس خلال الحرب الروسية - اليابانية عام ١٨٨٠، فقد أدت هذه الحرب إلى مرور أعداد كبيرة من الجنود الروس على الأسطول الروسى عبر قناة السويس[٣٩].

ورأى الخبراء الروس أن هذا الخط الحديدى سيسهل نقل القوات الروسية الأوروبية إلى الباسيفيكى عبر سيبيريا، علاوة على أنه طريق آمن لقواتها، وعقدوا الآمال التى ستترتب عليه من تفوق وسيادة للنفوذ الروسى على سواحل المحيط الهادى حيث سيزيد من قوة الروسيا للدفاع عن حدودها مع الصين.

بينما رأى الخبراء الإنجليز أن الروس يبالغون بعض الشىء فى الأهمية الاستراتيجية لهذا الخط[٤٠].

ويبلغ طول الخط حاليا من موسكو إلى الموانى الروسية الواقعة على المحيط الهادى Vostochny و Nakhodka ٥٤٠٠ ميل، ومتوسط سرعة القطارات ٣٥ كم فى الساعة ومتوسط زمن الرحلة بين اليابان وروتردام ٤٠ يوما (منها ٢٧ يومًا فى عرض البحر). وتبلغ طاقة الخط فى نقل الحاويات خلال عام ١٩٨٤ (٢٠٠ ألف حاوية) ويتوقع الخبراء أن تصل الطاقة القصوى للخط إلى ٦٠٠ ألف حاوية فى السنة خلال عام ٢٠٠٠ بعد تطوير الموانى السوفيتية وإنشاء ميناء جديد على المحيط الهادى.

ويتم نقل الحاويات من موانى اليابان وجنوب شرق آسيا إلى موانى الاتحاد السوفيتى، وبعد ذلك يتم نقل الحاويات عبر خط حديد سيبيريا إلى محطات نهائية على حدود الاتحاد السوفيتى حيث يتم إعادة شحنها إما بالقطارات أو بالسفن أو بعربات النقل إلى إيران ودول شمال أوروبا وبريطانيا والدول الاسكندنافية ودول أوروبا الشرقية ودول جنوب أوروبا، وذلك بنولون منخفض كثيرا عن أسعار الأسواق الملاحية(٤١).

اثر خط سكة حديد سيبيريا على قناة السويس:

يعتبر خط حديد سيبيريا منافسا للشركات الملاحية العاملة بين أوروبا والشرق الأقصى والتى تعمل تحت نظام المؤتمر الملاحى(٤٢). وهذه الشركات الملاحية تستخدم قناة السويس - بطبيعة الحال - فى طريقها من أوروبا إلى الشرق الأقصى. وبلغ عدد السفن التى نقلت الحاويات فيما بين أوروبا والشرق الأقصى عبر قناة السويس فى عام ١٩٨٣ (١٠٣٢) سفينة نقلت بضائع حمولتها ١٥,٢ مليون طن.

ولاشك أن هذا الخط الحديدى سوف يؤثر على نسبة من حركة الملاحة فى قناة السويس وخاصة تلك الحاويات التى يتم نقلها على هذا الخط الحديدى عبر سيبيريا بين أوروبا والشرق.

وفى عام ١٩٨٣ أوضحت بعض الإحصائيات(٤٣) بيان بنسبة الحاويات المنقولة من اليابان عبر خط حديد سيبيريا إلى الدول المختلفة بيانها كالآتى:

الشرق الأوسط	٣١,١٪ (إيران يخصها ٢٩,٨٪)
شمال غرب أوروبا	٢٢,٥٪
الدول الاسكندنافية	١٧,٣٪

وسط أوروبا	١٠,٩٪
الدول الشيوعية	٧,٧٪
إنجلترا وإسبانيا والبرتغال	٦,٥٪
دول البحر المتوسط	٤٪

المشاكل التى تواجه خط حديد سيبيريا

١ـ تكدس موانى الاتحاد السوفيتى مما يزيد من زمن الرحلة.

٢ـ منافسة الشركات الملاحية التى تعمل خارج نطاق المؤتمرات الملاحية.

٣ـ تعدد عمليات الشحن والتفريغ على الخط.

٤ـ توجد نوعيات من السلع لا يناسبها النقل على هذا الخط نظرا لسوء الأحوال الجوية.

ثانيا: الطرق البرية فيما بين البحرين وأثرها على قناة السويس

فكرة إنشاء جسر برى Land Bridge عبر سيناء:

شهدت السنوات الأخيرة نشاطا ملحوظا، فى تطوير الموانى المصرية مثل ميناء دمياط والدخيلة والعريش. وما يهمنا هنا هو ميناء العريش، ودوره فى خدمة تجارة الترانزيت وأثرها على قناة السويس.

بنهاية عام ١٩٨٦ تم إنشاء رصيف بعمق ٧ أمتار وطول ٢٠٥ أمتار، وهو معد لاستقبال سفن البضائع حتى حمولة «٣٠٠٠ طن، والسفن حتى حمولة ٦٠٠٠ طن بحمولة جزئية. وقبل ذلك فى عام ١٩٨٤ تم إنشاء رصيف للمواعين بعمق ٤ أمتار وطول ٢٢ مترا لاستقبال الصالات والسفن حمولة ٥٠٠ طن.

وميناء العريش متصل بخط برى ممهد بميناء نويبع يبلغ طوله ٣٨٥ مترا، وبعد توقيع الاتفاقية المصرية الأردنية لفتح الطريق الملاحى بين ميناءى نويبع والعقبة، نادى البعض بأن يصبح ميناء العريش معدا لاستقبال تجارة الترانزيت الخاصة بدول المشرق العربى على السفن القادمة من البحر المتوسط، حيث تفرغ حمولتها فى ميناء العريش ومن هناك تحملها السيارات على الطريق البرى الموصل إلى ميناء نويبع حيث يعاد شحنها بحريا عن طريق العبارات إلى دولها، وسوف يحقق هذا التطوير - فى نظرهم- دخلا كبيرا من العملات الصعبة لمصر.

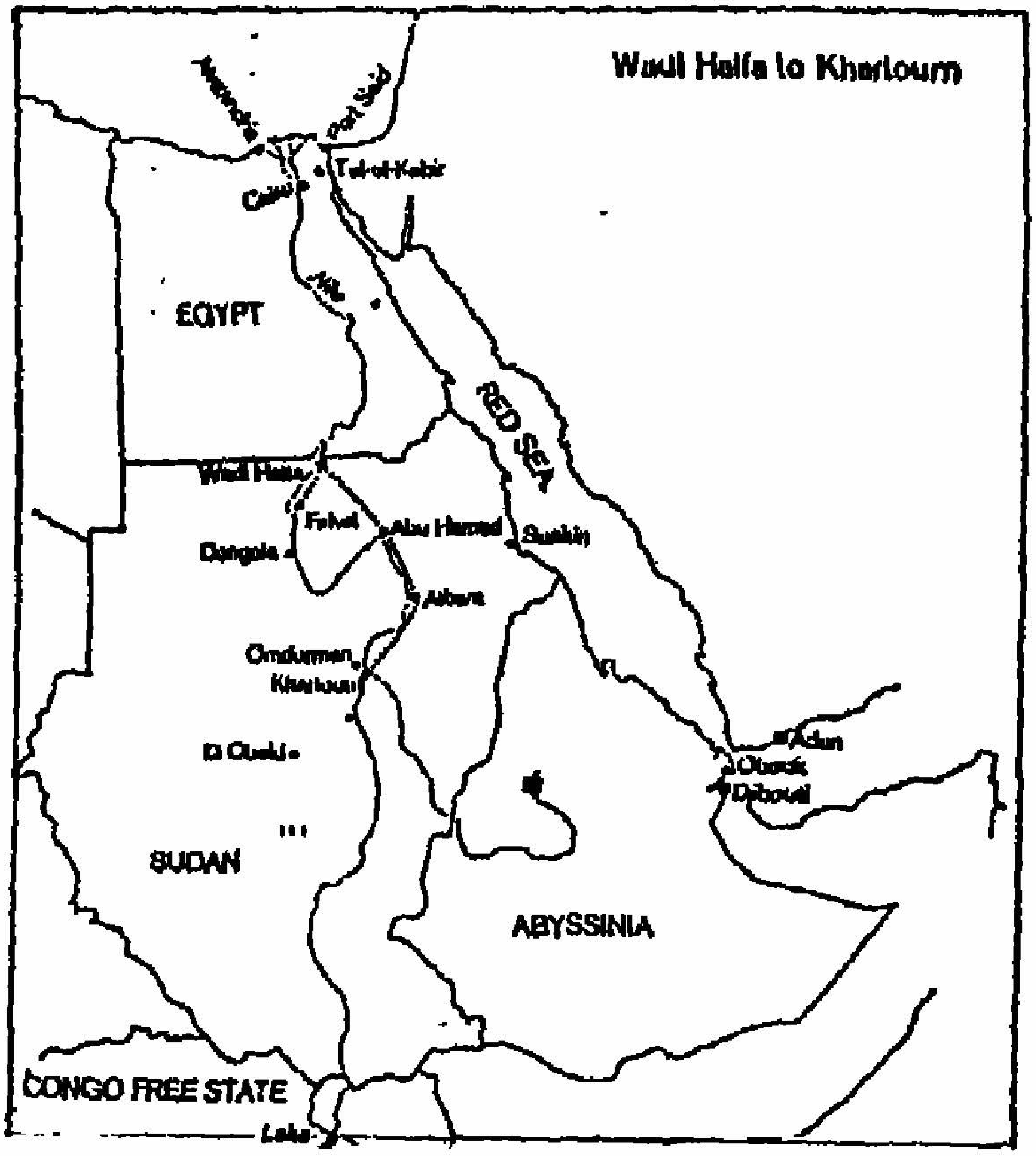
ولكن فى حقيقة الأمر لا يمكن لميناء العريش فى ظل إمكانياته الحالية أو بعد التطوير أن يسمح باستقبال سفن الحاويات لما تتطلبه تلك السفن من مواصفات وتجهيزات خاصة بالميناء من حيث الطول والعمق وعدد الأرصفة والأوناش وهو مالا يتوافر فى ميناء العريش.

هذا إلى جانب أن معظم صادرات وواردات الأردن ودول الخليج العربى لا تتناسب مع النقل متعدد الوسائط حيث تتركز فى المواد البترولية والأسمنت والفوسفات والأسمدة والحبوب وخامات المعادن. ويقتصر النقل متعدد الوسائط على السلع التى يمكن نقلها فقط بالحاويات وتتطلب تسهيلات وتجهيزات خاصة بالموانى، هذا علاوة على أن البضائع المنقولة على السفن النمطية وخاصة فى الخطوط الملاحية القصيرة مثل البحر الأبيض والشرق الأوسط فإن النقل متعدد الوسائط يعتبر بمثابة تكاليف إضافية خاصة أنه لايوفر فى الوقت كثيرا.

ويوضح الجدول التالى حركة تداول الحاويات بموانى الخليج سنة ١٩٨٢(٤٤).

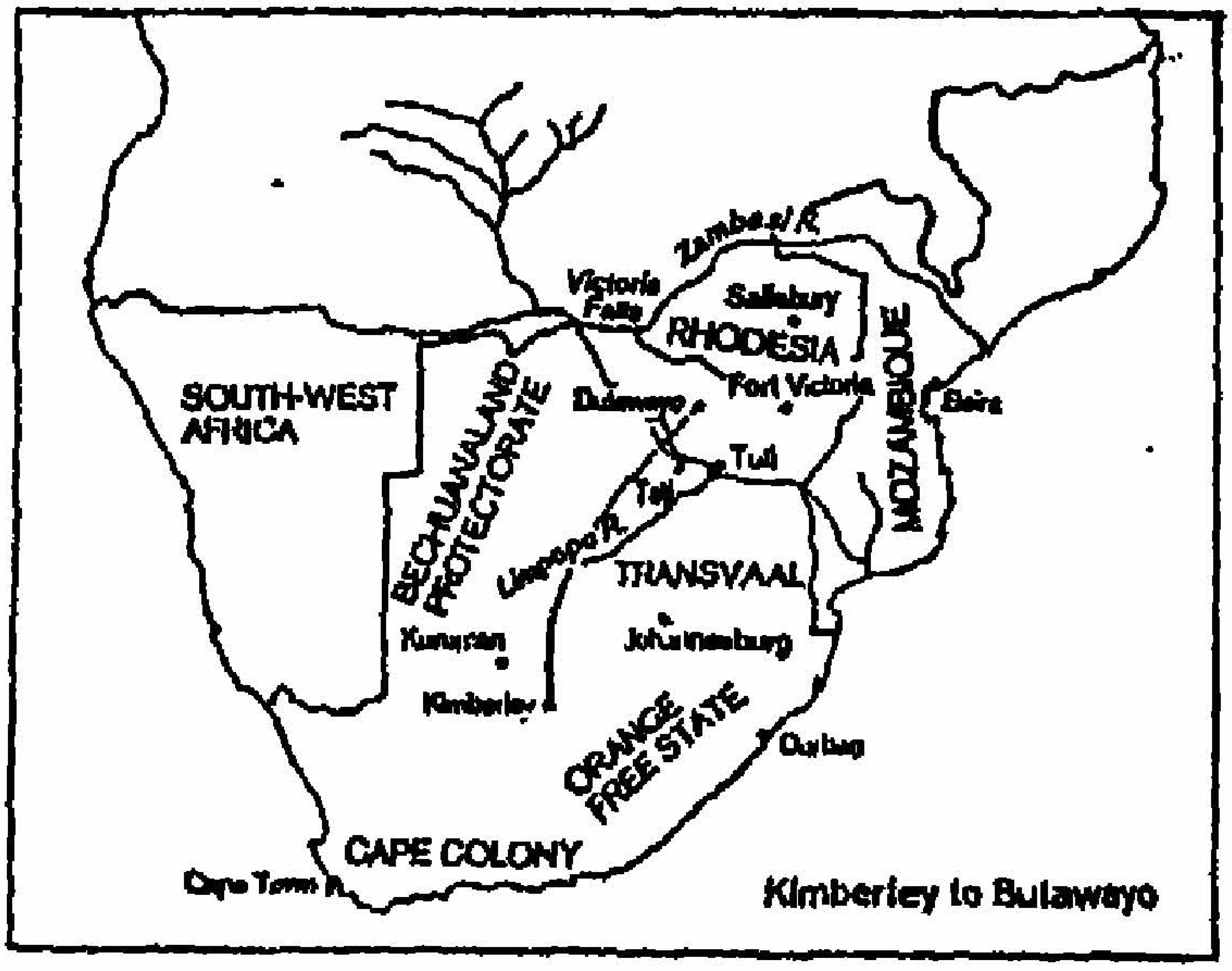
من وادي حلفا الى الخرطوم

(سكة حديد القاهرة - الكاب)



الوصلة الجنوبية

لخط سكة حديد القاهرة - الكاب



البلد	عدد الحاويات	كمية البضائع (طن)
السعودية	١٠٣٢٤٦٠	٦٩٩٨٨١٥
إيران	١١٣٤٦	٧٥٠٨٠
الكويت	٢٨٥٥٨٢	١٣٢٥٣٢٠
الإمارات	٤١١٣٨٠	٤١٠٩٠٠٦
قطر	١٧٦٠٢	١٢٦٠٨٢
عمان	٤٤١١٢	٢٩٣٨١٧
البحرين	١١٢٠٠٥	٨٠٣١٨٩
المجموع	١,٩١٤,٤٨٧	١٢,٧١٣,٣٠٩

ربط ميناءى نويبع والعقبة:

ولقد شهد عام ١٩٨٥ افتتاح مرسى قابوس بميناء نويبع بهدف ربط مصر بالأردن بخط نقل برى وبحرى يؤدى إلى توفير وسهولة الانتقال للمواطن المصرى والأردنى فى زمن بسيط باستخدام سياراتهم أو بدونها والنهوض بالسياحة بين الدول العربية ومنطقة خليج العقبة ونقل البضائع بأيسر السبل وأرخصها، عن طريق العبارات التى تصل مرسى نويبع بميناء العقبة الأردنى فى حوالى ساعتين ونصف بعد أن كان يقطعها فى ٢٨ ساعة كاملة عن طريق السويس، ويرى البعض أن الخط الملاحى الجديد بين ميناء العقبة ونويبع يخفض أسعار النقل بحوالى ٤٠٪(٤٦).

ولقد حقق الخط الملاحى الجديد فيما بين نويبع والعقبة نجاحا ملموسا حيث شهد انتقال نحو ٧٠ ألف راكب عربى (خلال شهر فبراير ١٩٨٦) وما يزيد على ١٠٠ سيارة يوميا خلال الصيف ويجرى التوسع فى خدمات نقل الركاب بالاتوبيسات على الخطوط المنتظمة إلى معظم العواصم العربية بالمشرق العربى، وتجرى مفاوضات لتوقيع اتفاقية مشتركة بين مصر والأردن والعراق.. للتعاون الملاحى بين الدول الثلاث وإنشاء شركة مشتركة تعمل كجسر عربى للملاحة[٤٧].

ويلاحظ أن نفق الشهيد أحمد حمدى الذى يربط شبه جزيرة سيناء بالدلتا ويمر أسفل قناة السويس سهل الاتصال البرى السريع بميناء نويبع من جهة وبشبكة الطرق البرية بسيناء ودول المشرق العربى من جهة أخرى.

ولن يؤثر الطريق البرى الجديد والجسر الذى يربط سيناء بالمشرق العربى فى قناة السو يس، لأن حركة الركاب والبضائع لم تكن أصلاً تتخذ مسارها عبر قناة السويس.

٢. الخط البرى الإسرائيلى فيما بين أشدود . إيلات:

إن الخط الإسرائيلى البرى الذى يربط ميناء أشدود وحيفا على البحر المتوسط وميناء إيلات على البحر الأحمر يمثل التهديد الحقيقى لقناة السويس حيث يمكن نقل الحاويات فى زمن قدره من ٦ ـ ١٢ ساعة إلا أن الشركات العاملة إلى الشرق الأوسط لا تستخدم هذا الطريق البرى لاعتبارات سياسية.

الهوامش

(1) Wilson op. cit. pp. 41- 42.

وانظر أيضا Mark Strafe, cape to Cairo

(٢) السيد حسين جلال، الصراع الدولى (رسالة دكتوراه) ص ٧٤.

(3) Barl., Edward, Turkey, The Great powers and the Bagdad railway, A study of Impreialism Russpl. pp. 177- 8. 1966.

(٤) محمود على الداود، الخليج العربى والعلاقات الدولية جـ ١ (١٨٩٠ - ١٩١٤) جامعة الدول العربية (معهد الدراسات العربية) بدون تاريخ، ص ١٩٥.

(5) Earle, op. cit. p. 178.

(6) Ibid. p. 193.

(7) Ibid.

(8) Ibid. p. 198.

(9) Hallberg, op. cit. 321.

(10) Earl. Edward., op. cit. p. 179.

(١١) محمد مصطفى صفوت، إنجلترا وقناة السويس، ص١١٤ - ١١٥.

(12) Thomas Moon, Imperialism, op. cit. pp. 248 - 249.

(13) Hallberg. op. cit, p. 322.

(14) Thomas Moon. op. cit. p, 249.

(15) Hansard Parliamentary Dapates, 4th seric, vol. 120 April 7th 1903. pp. 1264, 1364, 1367.

(16) Hallberg, op. cit. p. 322.

(17) Parker Thomas Moon, op. cit. pp. 245 - 6.

(18) Ibid. p. 246.

(19) Earle, Edward, Bagdad Railway. pp. 191- 2.

(20) Ibid. p. 192.

(21) Ibid. p. 194.

(22) Farnie, op. cit. p. 435.

(٢٣) جمال زكريا قاسم: الخليج العربى ١٨٤٠ - ١٩١٤ ص ٤١٧ - ٤١٨.

(٢٤) انظر الفصل السابع عن تطورات حركة الملاحة الألمانية بالقناة. فى رسالة دكتوراه. الصراع الدولى . مرجع سبق ذكره.

(25) Prince Berhard von Bullow, Imperial Germany. Translated by: Marie A. Lewenz. London. 1914. p. 15.

(26) Ibid. p. 96.

(٢٧) Délcassé au Montebell سفير فرنسا فى بطرسبورج St. Pétresburg, 5.2, 1901, D. D. F. 2 eme serie T.1 No. 64.

(٢٨) Délcassé á constans (سفير فرنسا بالآستانة) ، 5. 2. 1901 op. cit, Np. 65.

(29) Parker Thomas Moon, Imperialism and world politics, p. 248.

(30) Ibid,

(٣١) رينوفان، المرجع السابق ص ٧٠٩ - ٧١٠.

(٣٢) سمى بعد ذلك لورد سيدنهام Sydenham أمين سر لجنة الدفاع عن المستعمرات.

(33) G. S. Clarke, Report, CAB/ 38/ 8/5 - 26 January 1905. p. R. o.

(34) Earle, Edward, op. cit. p. 202.

.(35) Farnie, op. cit.p. 344.

(٣٦) لمزيد من التفاصيل حول هذا المشروع راجع كتاب. Mark. Strage, cap to Cairo. peguin books. London 1977. p. 35.

(٣٧) مليونير الماس وأحد رواد الاستعمار البريطانى ومن أنشط رجال المال والسياسة الانجليز، أسس فى عام ١٨٩٠ شركة أفريقية الجنوبية على غرار شركة الهند الشرقية.

(38) Tomas. Moon, Parker, Imperialism and world politics. N. Y. 1942. p. 27, 142.

(٣٩) السيد حسين جلال، الصراع الدولى. (رسالة دكتوراه) سبق ذكرها، ص ٤١٦.

(٤٠) المرجع السابق.

(41) Krausc, Alexi., Russia in Asia
Arecord study (1558 - 1899) . London 1899. pp. 196, 217.

(42) Loyd's shipping economist, october 1984.

(٤٣) المؤتمر الملاحى مجموعة من الخطوط الملاحية تعمل فى منطقة واحدة ويضمها اتفاق واحد أهم بنوده تطبيق أسعار نقل واحدة. راجع للمؤلف كتاب السفينة والنقل البحرى ص ٣٧٣ - ٣٧٤.

(44) Containerization international, February 1984.

(45) Containerization international Year Book. 1984.

(٤٦) تصريح اللواء بحرى عبد الرحمن رأفت رئيس الشركة المصرية للملاحة البحرية (صحيفة الأخبار ١٩٨٥/٥/٩) ويعمل على هذا الخط الملاحى العبارة طابا المصرية والعبارة المبروكة الأردنية.

(٤٧) تصريح لوزير النقل والمواصلات والنقل البحرى فى جريدة الأهرام ١٩٨٦/٣/٢٥.

الفصل الثالث

قناة السويس

وخطوط أنابيب البترول

- تطور حركة نقل البترول فى قناة السويس
- خطوط نقل البترول:

- أولا: الخطوط العامة حاليا:

١- خط سوميد.

٢- خط بترولين.

٣- خط أنابيب العراق تركيا (١٩٧٧).

٤- الخط الإسرائيلى: إيلات - أشدود.

- ثانيا: خطوط انابيب بترول تم إغلاقها:

١- خط كركوك بانياس - كركوك - طرابلس.

٢- خط الظهران - صيدا.

٣ـ خط إيلات ـ عسقلان.

٤ـ خط كركوك ـ حيفا .

٥ـ خط التابلاين.

.ثالثا: خطوط انابيب مقترحة:

١ـ خطوط أنابيب فى الطرق.

٢ـ خط أنابيب عبر أفريقيا .

٣ـ خط أنابيب إيران ـ خليج عمان.

أثر حرب الخليج على حركة نقل البترول فى القناة.

الفصل الثالث

قناة السويس وخطوط أنابيب البترول

تطور حركة نقل البترول في القناة:

بدأت قناة السويس كطريق ملاحى لكافة أنواع البضائع، وكان البترول من بين تلك البضائع بعد سنوات قليلة من افتتاحها للملاحة، فقد شهدت مرور الصفائح المعبأة بالبترول على ظهر السفن التى تمخر عباب القناة من الشمال والجنوب. وكانت الولايات المتحدة الأمريكية أكبر دولة ترسل تلك الصفائح إلى الشرق الأقصى، فقد بلغ عدد الصفائح الأمريكية التى عبرت القناة فى عام ١٨٧٩ (٥,٤ مليون صفيحة بترول).

وبعد ذلك بدأت الروسيا فى تصدير الكيروسين لأسواق شرقى السويس عبر القناة فى صفائح أيضا اعتبارا من عام ١٨٨٥[١].

وفى نهاية القرن التاسع عشر شهدت قناة السويس مشكلة عبور أول سفينة متخصصة فقط فى نقل البترول داخل صهاريج Tanker خشية

تأثيرها على القناة ولكن نجحت التجربة آخر الأمر، وعبرت أول ناقلة بترول واسمها Murex قناة السويس فى أغسطس ١٨٩١(٢).

وظلت القناة طريقا للبترول بين الشرق والغرب. وبلغت نسبة المواد البترولية التى عبرت قناة السويس عام ١٩٦٦ (قبل إغلاقها ١٩٦٧) ٦٤٪ من إجمالى حركة البضائع فى القناة، وتراجعت تلك النسبة فى عام ١٩٧٦ فبلغت ٢٨,٧٪ وأخذت تتناقص هذه النسبة عاما بعد عام. ولكن فى عام ١٩٨٢ وما بعدها أخذت تتزايد نسبة المواد البترولية نتيجة إتمام المرحلة الأولى من تطوير قناة السويس فى نهاية عام ١٩٨٠(٣).

تعرضت منطقة الشرق الأوسط فى النصف الثانى من هذا القرن لأحداث سياسية واقتصادية جسيمة، وكانت قناة السويس وما زالت مؤشرا حساسا لتلك الأحداث السياسية والاقتصادية. فقد شهدت قناة السويس حروبا متتالية منذ عام ١٩٤٨ فأغلقت مرتين ١٩٥٦، ١٩٦٧، فاستخدمت السفن طريق الكاب ونتج عن ذلك تطور أحجام ناقلات البترول من ناقلات حمولة من ١٠٠ إلى ٢٠٠ ألف طن حمولة قصوى (DWT) كحد أقصى فى الستينيات إلى ناقلات ذات حمولات بين ٢٠٠ - ٥٠٠ ألف طن حمولة قصوى فى السبعينيات، كل ذلك لتجنب المرور فى قناة السويس. وأصبحت هذه الناقلات العملاقة التى لا تتفق أبعادها وقناة السويس، منافسا خطيرا للقناة، استلزم تطويرها لتواجه هذا التحدى وتسمح بمرور بعض الناقلات العملاقة بطريقة اقتصادية سليمة(٤).

كذلك تشهد المنطقة حربا فى منطقة الخليج العربى منذ عام ١٩٨٠ بين إيران والعراق وكذلك الحرب الدائرة فى لبنان. كل ذلك كان له أثره البالغ على حركة السفن والبضائع فى قناة السويس. وسنتناول بالدراسة هنا نقل البترول فى أنابيب فى منطقة الشرق الأوسط وأثر ذلك على حركة مرور البضائع البترولية فى قناة السويس.

خطوط نقل البترول:

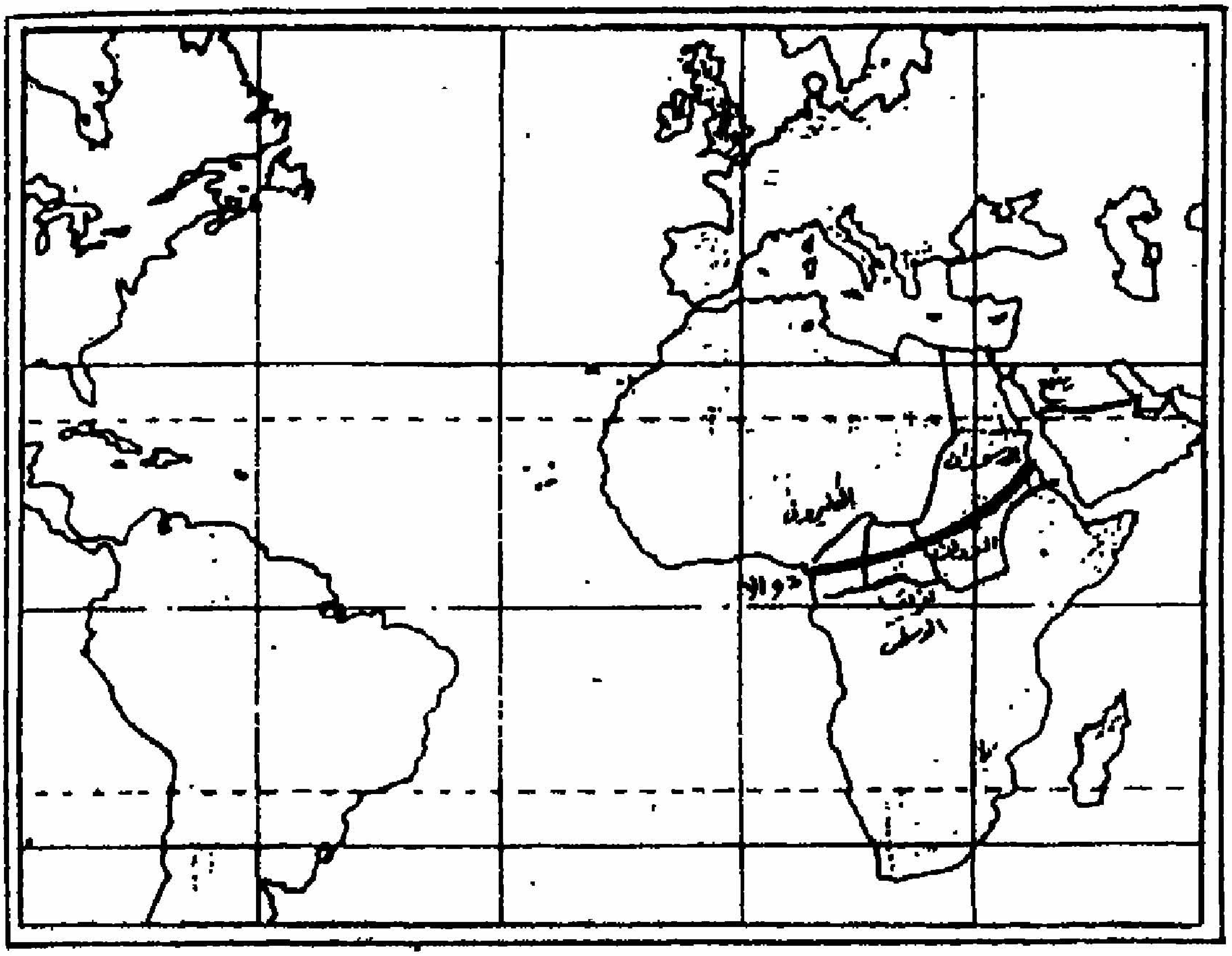
أولا: الخطوط العاملة حاليا:

١. خط سوميد Sumed

اتجه التفكير لإنشاء هذا الخط بعد حرب ١٩٦٧ فى الوقت الذى فكرت فيه إسرائيل فى إنشاء خط إيلات - أشدود. وكانت المسارات المقترحة لخط سوميد: السويس - بورسعيد شرقى قناة السويس، أو بين السويس ودمياط أو بين العين السخنة (على خليج السويس) وسيدى كرير (غرب الإسكندرية) ووقع الاختيار على المسار الأخير(٥).

وفى ٢٩ سبتمبر ١٩٧٣ تم توقيع عقد تأسيس الشركة العربية لأنابيب البترول (سوميد) لنقل البترول من خليج السويس إلى البحر المتوسط بين كل من السعودية وقطر والكويت ودولة الإمارات العربية وجمهورية مصر العربية وقد صدر القانون الخاص بتأسيس الشركة فى ٢١ يناير ١٩٧٤، وتكلف المشروع ٥٠٠ مليون دولار، ومدة الشركة ٢٧ عاما على أن تدفع للحكومة المصرية رسما للعبور البترولى قدره ٢٧,٧٨٪ من أجرة النقل بين المناطق المنتجة له ومناطق استهلاكه، وتبدأ الأنابيب من العين السخنة على خليج السويس - جنوب مدينة السويس بحوالى ٢٧ كيلو مترًا وينتهى الخط عند سيدى كرير غرب الإسكندرية بحوالى ٢٨ كيلو مترا.

ويصل حجم طاقة الخط إلى ٨٠ مليون طن ويمكن زيادتها إلى ١١٧ مليون طن. ويبلغ طول خط الأنابيب ٣٢٠ كيلو مترًا وقطرها ٤٢ بوصة(٦)وقد بدأ تشغيل خط سوميد عام ١٩٧٧ باستخدام أحد الأنبوبين، وبدأ تشغيل الأنبوب الثانى فى مطلع عام ١٩٨٠(٧). والقدرة التنافسية للخط كبيرة، فالارتباطات التى تمت لاستخدامه قد تجاوزت



موقع خط « عبر افريقيا »

الطاقة الكاملة له وهى ٨٠ مليون طن سنويا، بل إن الاقبال المتزايد قد يقتضى مد خط آخر محاز لخط سوميد. وتكلفة نقل البرميل كالآتى:

النقل بحرا من الخليج العربى إلى السويس	١٢سنتا
+ رسوم المرور التقديرى فى الخط	٢٠ سنتا
+ النقل برا من الإسكندرية إلى جنوب أوروبا	١٣ سنتا
المجموع	٤٥ سنتا

بينما نجد تكلفة نقل البرميل بحرا حول رأس الرجاء الصالح لأوروبا = ٦٠ سنتا. وعلى هذا يوفر خط سوميد فى التكاليف ويتغلب على مشكلة عجز قناة السويس عن استقبال الناقلات العملاقة حيث تستطيع هذه تسليم حمولاتها للخط عند السويس لينقلها بدوره إلى شاطئ البحر المتوسط، وهو أيضا يتيح الفرصة للناقلات العملاقة أن توزع حمولتها على ناقلات أصغر عند الطرف الآخر حسب حاجة الأسواق[٨].

٢. خط بترولين Petro Line

يبدأ عند بقيق بالمملكة السعودية وينتهى عند ميناء ينبع السعودى على البحر الأحمر. وتم تشغيله فى عام ١٩٨١ وتبلغ طاقته ٦,٠ - مليون برميل يوميا وطاقة الخط القصوى ١,٨٥ مليون برميل يوميا، وطول الخط ١٢٠٠ كيلو متر وقطره ٤٨ بوصة.

ورأت الحكومة السعودية أن هذا الخط متسق مع خط سوميد بمصر. ويتيح منفذا بديلا للبترول السعودى على البحر الأحمر إذا حدث أى طارئ فى رأس تنوره على الخليج العربى[٩].

وهذا حدث بالفعل بعد الحرب العراقية الإيرانية ١٩٨٠ واستمرارها حتى الآن أدى إلى تدعيم هذا الخط، فهناك مشروع لزيادة طاقة «خط بترولين» ليصل إلى ٣ ملايين برميل يوميا وليكون الخط جاهزا بطاقته الجديدة فى مطلع عام ١٩٨٧، خاصة وأن هناك وصلة من حقول البترول العراقية إلى هذا الخط بدأت العمل فى أكتوبر ١٩٨٥. وهذا الأمر يعطى الدلالة بتوقع استعادة حركة الناقلات فى قناة السويس لمعدلاتها العادية، وزيادتها مرة أخرى خلال السنوات القادمة حيث سينقل «خط بترولين» جزءا من بترول الخليج إلى البحر الأحمر قرب مدخل قناة السويس، ولكن سيبرز خط سوميد كمنافس لقناة السويس فى نقل هذا البترول.

٣- خط أنابيب العراق - تركيا (١٩٧٧) Irtup

ويبدأ هذا الخط من كركوك (بالعراق) وينتهى عند ديرتيول Dortyol (بتركيا). ويبلغ طول هذا الخط ٩٨٠ كم وتم تشغيله فى عام ١٩٧٧. وطاقته الحالية ٠,٩ برميل فى اليوم وفى المستقبل يمكن زيادته إلى ١,٢ مليون برميل يوميا.

ولاشك أن القناة تفقد هذه الكمية التى تضخها العراق عبر الأنابيب إلى تركيا.

والملاحظ أن دول الخليج تحاول تحاشى استخدام مضيق هرمز، فالعراق يحاول فى اتجاهات ثلاثة لمد خطوط الأنابيب لنقل بتروله بعيدا عن الخليج فهو يزيد من طاقة خطه إلى تركيا، وينشئ وصلة إلى خط بترولين الذى يمتد إلى البحر الأحمر. ويفكر رغم الصعوبات الأمنية فى خط أنابيب إلى ميناء العقبة الأردنى.

٤. الخط الإسرائيلى: إيلات. اشدود (١٩٦٩)

ويبلغ طوله ١٧٠ ميلا (٢٧٢ كيلو مترًا) ويمتد فى معظم أجزائه موازيا لخط إيلات حيفا (٤١٣ كيلو مترًا وقطره ١٦ بوصة وطاقته ١٠٠ برميل/يوم ويقوم بتغذية معمل تكرير حيفا).

. وقد بدأ تشغيل خط إيلات ـ أشدود فى أواخر عام ١٩٦٩ بطاقة قدرها ٨٣٠ ألف برميل يوميا (٦٩ مليون طن فى السنة). ويمكن زيادتها إلى ١,٢ مليون برميل فى اليوم. واعتمد هذا الخط أساسا على البترول الإيرانى (حتى نهاية عهد الشاه). وكان هدف إسرائيل فى بنائه أن تستفيد من غلق قناة السويس وأن تجعل من أراضيها معبرا للبترول العربى.

وعلى أية حال فإن قدرة هذا الخط الإسرائيلى على البقاء غير معروفة كما يقول أوديل Odell[١٠] لأن أى دولة عربية لم تقبل مرور بترولها خلاله.

ومن الممكن استخدام هذا الخط فى نقل الزيت السوفيتى من الشمال إلى الجنوب فى طريقه إلى الهند واليابان وأسواق الشرق الأوسط الأخرى. ولكن هذا يتوقف على الاستراتيجيات السوفيتية فى الشرق الأوسط. ومن ثم فإن إمكانيات استخدام الخط الإسرائيلى للنفط ستبقى ضئيلة[١١].

ثانيا: خطوط أنابيب نقل البترول التى تم إغلاقها:

١. خط كركوك بانياس (سوريا) I P C ويبدأ من كركوك فى العراق وينتهى فى بانياس بسوريا.

خط كركوك ـ طرابلس (بلبنان) ويبدأ من كركوك فى العراق وينتهى فى لبنان.

وكانت طاقته القصوى ١,٢ مليون برميل/يوم. وطول خط كركوك/ طرابلس/ بانياس ٨٩٠ كيلو مترًا.

وقد أطلق الخطان فى إبريل ١٩٨٢.

٢. خط الظهران. صيدا (T A P)

ويبدأ من الظهران فى السعودية وينتهى فى صيدا بلبنان وطاقته القصوى ٠,٥ مليون برميل فى اليوم. وطول الخط ١٢٠٠ كم وقد أغلق فى فبراير ١٩٧٥.

٣. خط إيلات. عسقلان:

ويبدأ من إيلات وينتهى فى ميناء عسقلان بإسرائيل، وطاقته بلغت مليون برميل فى اليوم وطول الخط ٢٥٠ كم وقطره ٤٢ بوصة.

٤. خط كركوك. حيفا:

أغلق عام ١٩٤٨ بسبب قيام دولة إسرائيل.

٥. خط التابلاين:

ويبلغ طوله ١٠٧٠ ميلا ويبدأ من ابقين بالسعودية وينتهى فى صيدا بلبنان، وقطره ٣١ بوصة وطاقته نصف مليون برميل يوميا، وقد توقف الخط عدة مرات: ١٩٦٧، ١٩٦٩، ١٩٧٧ فأغلقته السعودية وتوقف نهائيا عن العمل فى فبراير ١٩٧٥ لظروف اقتصادية.

ثالثا: خطوط أنابيب مقترحة:

١. خطوط أنابيب فى العراق

أ - وتبدأ من العراق وتنتهى فى تركيا وتقدر طاقته بنصف مليون برميل فى اليوم وطول الخط ٩٨٠ كم وقطره ١٦ بوصة.

ب ـ خط يبدأ من العراق وينتهى فى السعودية فى ميناء ينبع وطوله ٦٢٠ كم وقطره ٤٨ بوصة وطاقته القصوى ستبلغ ١,٦ مليون برميل فى اليوم وقد تم افتتاحه فى أكتوبر ١٩٨٥.

جـ ـ خط من العراق وينتهى فى الأردن على خليج العقبة ويبلغ طوله ١٢٠٠ كم وطاقته من مليون إلى مليون ونصف برميل يوميا ولكنه مازال تحت الدراسة.

٢. مشروع خط انابيب عبر افريقيا Trans - Africa

(البحر الأحمر. المحيط الأطلنطى)

تعريف بالخط:

١. سيقوم الخط بنقل البترول من البحر الأحمر إلى المحيط الأطلنطى عبر أفريقيا، حيث سيبدأ من ميناء قرب بورسودان على البحر الأحمر مخترقا السودان وأفريقيا الوسطى والكاميرون إلى ميناء دوالا على المحيط الأطلنطى.

٢. بدأت فكرة إنشاء الخط أثناء غلق قناة السويس بعد حرب ١٩٦٧ لدى مجموعة من المستثمرين، وذلك لضمان تدفق البترول إلى أسواق الغرب من الخليج العربى وتفادى مشاكل الحروب فى المنطقة وخفض تكلفة نقل البترول بالمقارنة بالنقل البحرى.

٣. يبلغ طول الخط ٣٦٠٠ كم. ويتكون من خطين من الأنابيب بقطر ٥٦ بوصة لكل خط وبطاقة قصوى ٤ ملايين برميل يوميا (حوالى ٢٠٠ مليون طن سنويا).

٤. ستقوم شركة أمريكية بتنفيذ الخط وتسهم معها أمريكا ودول السوق الأوروبية ليبدأ العمل فى إنشائه عام ١٩٨٥ ويستغرق حوالى ١٠

سنوات. ولقد وقعت حكومة السودان عقدا مع الشركة الأمريكية فى يوليو ١٩٨٤ وذلك للبدء فى المرحلة الأولى من الخط داخل السودان.

وتبين الخريطة التالية موقع الخط بالنسبة للطرق الأخرى بمنطقة الشرق الأوسط وأفريقيا.

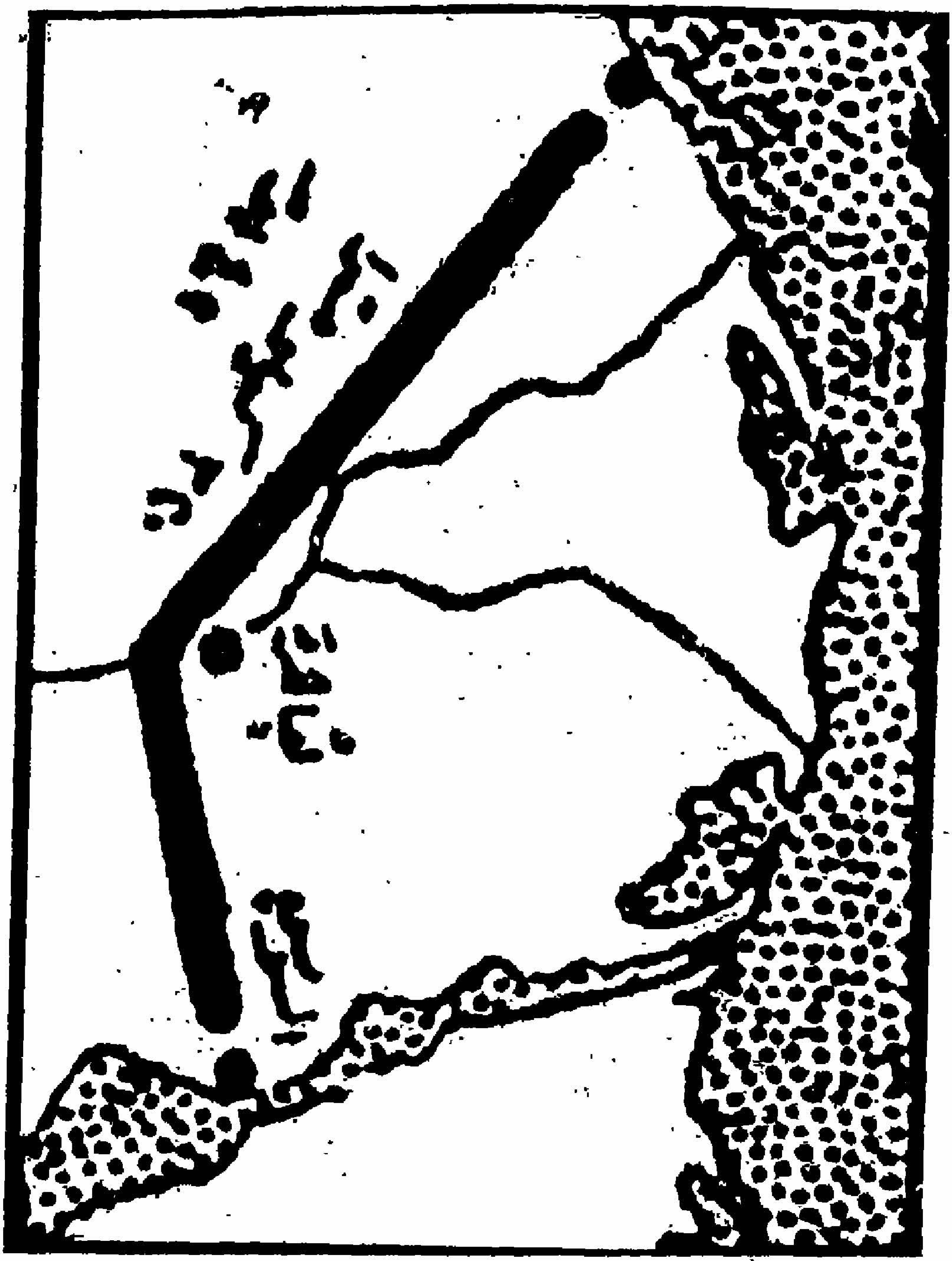
طبيعة الخط ودوره:

إن من الممكن فهم طبيعة خط «عبر أفريقيا» ودوره فى المنطقة من تناول تلك المعلومات القليلة التى وردت عنه، ومن خلال تلك النقاط التحليلية التالية:

١ـ يعتبر تنفيذ هذا الخط بديلا استراتيجيا لقناة السويس وخط سوميد إلى جانب أنه منافس لهما خاصة بالنسبة للبترول المتجه من الخليج العربى إلى أمريكا والكاريبى، كما أن الخط سيكون البديل الاقتصادى لطريق رأس الرجاء.

٢ـ حتى يمكن لهذا الخط تفادى مخاطر الحروب فى منطقة الخليج العربى فانه يجب نقل البترول إلى مدخله على البحر الأحمر ومن خلال السعودية بخط أنابيب آخر، وليكن خط بترولين الذى يصب فى ينبع التى تبعد عن بداية خط «عبر أفريقيا» عند بورسودان بحوالى ٢٢٠ ميلاً بحريًا، يمكن النقل خلالها بالناقلات، وأن ذلك يستلزم زيادة طاقة خط بترولين لتتناسب مع طاقة الخط المقترح، ولكن وصول البترول من الخليج العربى خلال خط بترولين إلى ينبع يجعل من قناة السويس أو سوميد الطريق الأكثر اقتصادا من خط «عبر أفريقيا» أو رأس الرجاء.

٣ـ تبلغ طاقة الخط ٢٠٠ مليون طن سنويا، فى حين بلغت صادرات الخليج العربى فى عام ٨٣ إلى البحر المتوسط ٣٨ مليون طن، وإلى



خط السويد

شمال غرب أوروبا ١٠٤ ملايين طن، وإلى أمريكا الشمالية ٢٥ مليون طن، ومن المتوقع أن تقل تلك الصادرات في المستقبل، أي أن طاقة الخط يمكن أن تستوعب كل صادرات الخليج إلى الغرب دون اعتبار لطاقة طرق النقل الأخرى بالمنطقة.

٤- سيساهم الخط فى زيادة الفائض فى سوق الناقلات، والذى بلغ عام ٨٣ حولى ١٣٠ مليون طن ساكن، منها حوالى ١٠٠ مليون طن ساكن للناقلات العملاقة الأكبر من ١٥٠ ألف طن ساكن، وسيظهر هذا الفائض الذى سيضيفه الخط إلى سوق الناقلات فى الأحجام الصغيرة والمتوسطة وهى الأحجام التى يعتبر الخط منافسا للطرق الأخرى إذا تم نقل البترول عليها.

٥- تصل المبالغ التى ستدفع للدول الثلاث التى سيمر خلالها خط «عبر أفريقيا» كرسوم لتواجد الخط بأراضيها حوالى ١٢٠ مليون دولار. مما سيحمل طن البترول المار فى الخط حوالى ٠,٦ دولار لتغطية تلك المبالغ فقط (باعتبار طاقة الخط ٢٠٠ مليون طن سنويا). كما أن تكاليف تشغيل خط بهذا الحجم (١٠ محطات ضخ، ٣٦٠٠ كم أنابيب) ستكون عالية بالإضافة إلى ارتفاع تكاليف الإنشاء (١٠ مليارات دولار) وضرورة ملء الخط بالبترول قبل التشغيل مما سيضيف حوالى ٢,٥ مليار دولار أخرى إلى تكاليف الإنشاء، ويتطلب هذا فرض رسوم عالية للخط بالمقارنة برسوم خطوط الأنابيب لتغطية كل تلك المصاريف وإعطاء عائد معقول على رأس المال.

تأثير الخط على قناة السويس:

١- إن تنفيذ خط «عبر أفريقيا» سوف يجتذب كميات البترول التى تعبر القناة متجهة من الخليج العربى إلى أمريكا بما يوفره هذا الخط

فى تكاليف النقل إلى تلك المنطقة، خاصة بالنسبة لأحجام الناقلات الصغيرة والمتوسطة حتى ١٥٠ ألف طن ساكن، وهى الأحجام المحملة التى يمكن أن تستقبلها تلك المنطقة، وهى أيضا الأحجام التى تمر بالقناة محملة إلى الشمال. وتبلغ كمية البترول المتجهة من الخليج إلى أمريكا الشمالية عبر القناة حوالى ٣ ملايين طن (٥٪ من البترول الخام الذى يمر فى القناة شمالا).

٢- إن حركة مرور الناقلات الفارغة العائدة عن طريق القناة إلى الخليج يمكن أن تنخفض نتيجة تشغيل هذا الخط، خاصة الناقلات ذات الأحجام الصغيرة القادمة من البحر المتوسط والأحجام الصغيرة والمتوسطة القادمة من شمال غرب أوروبا وأمريكا لأن الخط يمثل الطرق الأقل تكلفة بالمقارنة بطرق رأس الرجاء/ القناة.

٣- إن زيادة الفائض فى سوق الناقلات الصغيرة والمتوسطة والتى سيسببها إنشاء الخط ستؤدى إلى كساد سوق تلك الأحجام من الناقلات وهبوط قيم نولون تأجيرها مما سيستدعى تخفيض رسوم عبور تلك الناقلات فى القناة حتى تستطيع منافسة الخط.

٤- إن تنفيذ خط «عبر أفريقيا» يعتبر اختصارا لعملية الدوران حول رأس الرجاء، خاصة للناقلات المتجهة إلى أمريكا والكاريبى وهو يعد بديلا استراتيجيا لا بديلا اقتصاديا للقناة وسوميد.

٥- إن الخط يمكنه جذب البترول المتجه من الخليج العربى إلى أمريكا والكاريبى والذى يمر عبر القناة وخط سوميد خاصة المنقول على الناقلات الصغيرة والمتوسطة، وجذب البترول المنقول عن طريق رأس الرجاء إلى البحر المتوسط وشمال غرب أوروبا وأمريكا والكاريبى على الناقلات الصغيرة والمتوسطة. وهذا سيؤدى إلى زيادة الفائض فى سوق تلك الأحجام من الناقلات.

٦- إن الطاقة الحالية والمستقبلية لخطوط أنابيب البترول العاملة فى الشرق الأوسط تكفى لنقل كل صادرات المنطقة إلى دول الغرب بصرف النظر عن طرق النقل البحرى الأخرى.

٣- خط أنابيب إيران - خليج عمان:

وسيبدأ هذا الخط من جاشران Gashran بإيران وينتهى إلى خليج عمان ويبلغ طوله ١٢٠٠ كم، وهو مازال تحت الدراسة.

أثر حرب الخليج على حركة نقل البترول فى القناة:

أدى استمرار حرب الخليج (١٩٨٠) بين العراق وإيران وتصاعدها إلى بعض الانعكاسات فى المنطقة مثل: تفجيرات الألغام فى البحر الأحمر خلال شهرى مايو ويوليو عام ١٩٨٤، وحرب الناقلات التى أدت إلى ارتفاع أقساط التأمين على الناقلات المتجهة إلى الخليج، وتباطؤ النمو الاقتصادى فى دول المنطقة بسبب الحرب من جهة وضعف السوق البترولية وانخفاض أسعار البترول وعائداته من جهة أخرى. ونتج عن كل ذلك انخفاض حركة ناقلات البترول فى قناة السويس وذلك منذ النصف الأول من عام ١٩٨٤، وبلغت نسبة النقص فى النصف الأول من عام ١٩٨٥ مقارنة بنفس الفترة من عام ١٩٨٤ حوالى ١٧٪[١٢]. كما أن تحول الصادرات العراقية من البترول إلى خط الأنابيب العراق تركيا (طاقته الحالية ٠,٩ مليون برميل يوميا وستصل فى المستقبل إلى ١,٢ مليون برميل يوميا) قللت إلى حد كبير مرور البترول العراقى فى القناة.

لقد بدأت شبكة الأنابيب عبر الأراضى المصرية (السوميد) وعبر سوريا وتركيا والأردن تشكل البديل الجاهز لقناة السويس كشريان حيوى للبترول. وفى نفس الوقت هناك مشروع لزيادة طاقة خط بترولين الذى

صب بترول الخليج فى ميناء ينبع السعودى على البحر الأحمر لتصل لى ٣ ملايين برميل يوميا (طاقته الحالية ١,٨٥ مليون برميل يوميا) يكون الخط جاهزا بطاقته الجديدة فى مطلع عام ١٩٨٧ خاصة وأن نناك وصلة من حقول البترول العراقية إلى هذا الخط بدأت العمل فى كتوبر ١٩٨٥، وهذا يعطى الإشارة بتوقع استعادة حركة الناقلات فى قناة السويس لمعدلاتها العادية وزيادتها مرة أخرى خلال السنوات لقادمة، حيث سينقل خط بترولين جزءا من بترول الخليج إلى البحر الأحمر قرب مدخل القناة.

ونجد أيضا أن دول الخليج تحاول تحاشى مضيق هرمز(١٢) . فالعراق يحاول فى اتجاهات ثلاثة لمد خطوط أنابيب لنقل بتروله بعيدا عن الخليج، فهو يزيد من طاقة خطه إلى تركيا وينشئ وصلة إلى خط بترولين الذى يمتد للبحر الأحمر، ويفكر فى خط أنابيب إلى ميناء العقبة الأردنى.

إيران:

اتخذت ثلاثة محاور لنقل بترولها:

١. تقوم ناقلات بترول صغيرة مكوكية من موانيها إلى ناقلات عملاقة ترسو خارج الخليج.

٢. مد خط أنابيب من حقولها إلى خليج عمان.

٣. مد خط أنابيب عبر تركيا ليصب فى البحر الأسود رغم تكلفته المالية.

الكويت:

اختارت إنشاء جسر خاص لنقل بترولها إلى ناقلات عملاقة ترسو

على سواحل الإمارات العربية بواسطة ناقلات صغيرة حتى تهرب من رسوم التأمين الباهظة.

السعودية:

خزنت بترولها فى ناقلات عائمة ترسو فى المياه العمانية، كذلك خزنت كميات من البترول فى مكامن ملحية بالقرب من ينبع وكذلك مدت من قبل خط بترولين.

الإمارات:

مدت خط أنابيب إلى شاطئها على خليج عمان لتفادى مضيق هرمز.

خطوط انابيب بعيدة عن مناطق الصراع فى الخليج:

أدت حرب الخليج إلى تشجيع الاتجاه نحو بناء خطوط أنابيب جديدة لنقل البترول عبر طرق بعيدة آمنة من مناطق الصراع والتوتر فى الخليج. ويتم هذا بتصدير البترول عن طريق مجموعة من خطوط الأنابيب التى تخرج من الخليج إلى شواطئ البحر الأحمر أو المحيط الهادى أو البحر المتوسط، بعيدة عن منطقة الصراع فى الخليج العربى.

الهوامش

(١) لمزيد من التفاصيل حول هذا الموضوع راجع للمؤلف كتاب: الصراع الدولى (رسالة دكتوراه)، ص ٢٨٠ ـ ٢٨١.

(٢) المرجع السابق، ص ٣٨٤ ـ ٤٠٥.

(٣) السيد حسين جلال، قناة السويس ودورها فى تطور حركة النقل البحرى العالمى. بحث منشور فى مجلة البحوث الاقتصادية (بالأكاديمية العربية للنقل البحرى). ص ٢٩.

(٤) عن اقتصاديات أحجام السفن، راجع للمؤلف كتاب: السفينة وصناعة النقل البحرى، ص ١٥٦ ـ ١٦٢.

(٥) دكتور محمد عبد المجيد عامر، مشاكل نقل البترول، منشأة المعارف، ١٩٨٢، ص ٨٢.

(٦) دكتور محمد سليمان هدى، اقتصاديات النقل البحرى، ص ٢٨٦.

(٧) دكتور محمد عبد المجيد عامر، مشاكل نقل البترول، ص٨٤.

(٨) دكتور صديق عفيفى، تسويق البترول ص ٤٨٠ ـ ٤٨١.

(٩) المرجع السابق، ص ٤٨١.

(١٠) أحد الخبراء فى مشاكل البترول

Odel, Peter, Oil and world power, Rotterdam 1975. p.p. 169 - 170.

(١١) دكتور محمد عبد المجيد عامر، مشاكل نقل البترول، ص ٥٧. وراجع أيضا د. محمد طلعت الغنيمى، البترول العربى وأزمة الشرق الأوسط، سلسلة كتاب الساعة رقم ٥، ١٩٧٤، ص ١٥٨ ـ ١٥٩.

(١٢) نشرة هيئة قناة السويس السنوية لعام ١٩٨٥.

(١٢) يتراوح عرض مضيق هرمز ما بين ٣٨ إلى ٥٥ كم ويصل منطقة الخليج العربى بخليج عمان والمحيط الهندى، ويمر بمضيق هرمز حوالى ٨٠٪ من صادرات الخليج من البترول (١٩٨٤) والباقى من صادرات الخليج يتم نقلها عن طريق خطوط الأنابيب:

(أ) خط العراق - تركيا (٠,٩ مليون برميل/يوم عام ١٩٨٤).

(ب) خط بترولين عبر السعودية إلى ميناء ينبع (حوالى ٠,٦ مليون برميل/ يوم عام ١٩٨٤).

المصادر والمراجع

اولا: الوثائق غير المنشورة:

أ ـ باللغة العربية:

وثائق دار الوثائق القومية بالقلعة وتشمل:

١. محافظ مجلس الوزراء عن «قناة السويس» وعددها ١١ محفظة.

٢. محافظ عن «قناة السويس» وعددها ١٤٤ محفظة (١٨١٦ ـ ١٩١٦).

ب ـ باللغات الأجنبية (دار الوثائق القومية البريطانية بلندن):

Unpiblished state papers

a- (Turkey) F. O,. 78 Series.

Diplomatic correspendence between foreign office and British agency. Cairo (1877 - 1905). Public Record office (P. R. O)

b- F. O/ 423 "Suez Canal". P. R. O.

c- Cabinet papers, 37, 38, P. R. O.

d- Ministry of Transport document.

ثانيًا: الوثائق المنشورة:

(أ) باللغة العربية

١ - بطرس بطرس غالى (الدكتور) - قناة السويس ومشكلاتها (١٨٥٤ - ١٩٥٧) القاهرة - الجمعية المصرية للقانون الدولى ١٩٥٨.

٢ - عبد العزيز محمد الشناوى (الدكتور) وجلال يحيى (الدكتور) - وثائق ونصوص فى التاريخ الحديث والمعاصر. القاهرة - دار المعارف ١٩٥٦.

٣ - راشد البراوى (الدكتور) - مجموعة الوثائق السياسية - المركز الدولى لمصر والسودان وقناة السويس. القاهرة - مكتبة النهضة - الجزء الأول ١٩٥٢.

(ب) باللغات الأجنبية

1 - Document Diplomatiques Francais (1871 - 1914) lére série, Tome 2, Paris 1930 (1875 - 1879) (1er Juillet, 1875 - 31 Décember 1879).

----------, Tome 3, Paris 1931 (Janvier 1880 - Mai 1881).

----------, Tome 4, Paris 1932. (13 Mai 1881 - 20 Février, 1883).

وقد اختصرت ووردت فى هوامش البحث كما يلى: (D.D.F.).

2 - Parliamentary Papers presented to both houses of Parliament, by command of Her Majesty on Egypt'.s affairs.
" Correspondence respecting the Suez Canal".

- Egypt numbers 1, 2, 6, 9 (1876) one volume.

- Egypt numbers: 1, 3, 5, 7, 12, 17 (1882) two volums.

وهى موجودة بمكتبة بلدية الإسكندرية تحت رقم B - 194.

وقد اختصرت ووردت فى هوامش البحث كما يلى: (Parl P.)

- Lettres intimes, Disraeli.
Traduction de Mme William Iapparra - Paris 1930.

وهى مجموعة خطابات خاصة بعث بها دزريلى إلى كل من صديقيه: السيدة/ برادفورد، والسيدة لم شسترفيلد. وهى تحتوى على آراء دزريلى فى مسائل كثيرة. اقتبست منها ما يتعلق بمشكلة قناة السويس والمسألة المصرية.

ثالثاً : الدوريات والصحف:

(أ) باللغة العربية

١ - مجلة كلية الآداب جامعة القاهرة. المجلد التاسع عشر. الجزء الأول ١٩٥٧، ص ١٨٩ - ٢٤٠.

٢ - مجلة كلية الآداب جامعة القاهرة. المجلد الثالث والعشرون. الجزء الأول (١٩٦١)، ص ١١ - ١٥٣.

٣ - مجلة كلية الآداب جامعة القاهرة. المجلد الثالث والعشرون. الجزء الثانى (ديسمبر ١٩٦١) ص ١ - ٤٧.

٤ - مجلة كلية الآداب جامعة القاهرة. المجلد السابع والعشرون. جـ١، جـ٢ (مايو وديسمبر ١٩٥٦)، ص ١ - ٥٠.

٥ - مجلة كلية الآداب جامعة الإسكندرية. المجلد الرابع ١٩٤٨، ص ٨٢ -١٢٠.

٦ - مجلة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية. القاهرة، المجلد السادس (١٩٥٧)، ص ١٣٥ - ١٥٥.

٧ - مجلة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية، القاهرة، المجلد التاسع عشر. (١٩٧٢)، ص ١٣٥ - ١٦٨.

٨ - نشرات هيئة قناة السويس الشهرية والسنوية.

٩ ـ مجلة العربى العدد ٣٢٣.

١٠ ـ مجلة كلية الآداب ـ جامعة القاهرة. المجلد الثامن عشر ـ العدد ٢ ديسمبر ١٩٥٦ (مقال عن نقل بترول فى قناة السويس.

(ب) باللغات الأجنبية

1 - Le Canal de Suez. Bullétin Décadaire de la compagnie Universalle du canal maritime de suez.

وقد اختصرت فى هوامش البحث كما يلى: (Bulletin Décadaire)

وهى صحيفة تصدرها شركة قناة السويس - ثلث شهرية -فى الأيام التالية ٢، ١٢، ٢٢ من كل شهر.

وقد صدر العدد الأول منها فى ٢٥ يونىi ١٨٥٦. وكانت أول الأمر نصف شهرية ثم أصبحت تصدر ثلاث مرات فى الشهر وقد ظهرت تحت أسماء مختلفة:

١ - فى سنة ١٩٥٦ حتى ١٨٦٩ صدرت تحت اسم:

- L'Isthme de Suez, Journal de L'union de deux mers.

٢ - فى الفترة من ١٨٧٠ - ١٨٧١ صدرت تحت اسم:

- Le Canal de Suez, Journal Maritime et commercial.

٣ - اعتبارًا من سنة ١٨١٢ - ١٨٩٣ أصبح اسمها:

- Le Canal de Suez, Bullétin Décadire... etc.

2 - Le Canal de Suez.

Bullétin annules des a seemblées générales des actionairés. (1872 - 1899).

وهو مجلد موجود بمكتبة هيئة قناة السويس تحت رقم (386, 43).

رابعًا: الكتب:

(أ) باللغة العربية

١ - إبراهيم أمين غالى: سيناء المصرية عبر التاريخ، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٧٦.

٢ - إبراهيم الشريف (الدكتور): الأطماع الاستعمارية فى الشرق الأوسط. (سلسلة مشاعل الثورة الكتاب الثانى بدون تاريخ).

٣ - إبراهيم عبده (الدكتور): جريدة الأهرام. تاريخ مصر فى خمس وسبعين سنة. القاهرة، دار المعارف ١٩٥١.

٤ - أحمد أحمد الحتة (الدكتور): تاريخ مصر الاقتصادى فى القرن التاسع عشر. القاهرة - مكتبة النهضة (الطبعة الثانية) ١٩٥٤.

٥ - أحمد شفيق: مذكراتى فى نصف قرن - الجزء الأول.
٦ - أحمد صادق موسى: تاريخ الدين المصرى العام المالى والسياسى. القاهرة، ١٩٤٤.
٧ - أحمد عبد الرحيم مصطفى (الدكتور): علاقة مصر وتركيا فى عهد الخديوى إسماعيل (١٨٦٣ - ١٨٧٩). القاهرة - دار المعارف ١٩٦٧ (وهى رسالة ماجستير).
٨ - أحمد عبد الرحيم مصطفى (الدكتور): مشكلة قناة السويس (١٨٥٤ - ١٩٥٨). القاهرة - معهد البحوث والدراسات العربية بجامعة الدول العربية ١٩٦٧.
٩ - أحمد عبدالرحيم مصطفى (الدكتور): مصر والمسألة المصرية (١٨٧٦ - ١٨٨٢). القاهرة - دار المعارف ١٩٦٥. (رسالة دكتوراه).
١٠ - أحمد عبد المنصف (الدكتور) وآخرون: تاريخ البحرية المصرية فى مائة عام (١٨٦٢ - ١٩٦٣). تأليف لجنة من أساتذة جامعة الإسكندرية. مطبعة الأهرام ١٩٧٣.
١١ - أحمد عرابى (الزعيم): كشف الستار عن سر الأسرار فى النهضة المصرية المشهورة بالثورة العرابية. القاهرة - دار الهلال. العددان ٣٢، ٢٤ فبراير ومارس ١٩٥٣.
١٢ ـ أرنستو كينز: قناة السويس مترجم كتب سياسية الكتاب ٢١ ١٩٥٧.
١٣ - السيد حسين جلال: السفينة - دراسة عن أنواع السفن وقواعد تحديد حمولتها والرسوم الملاحية. مطابع هيئة قناة السويس ١٩٧٩.
١٤ - السيد حسين جلال (الدكتور) السفينة والنقل البحرى. دار المعارف، ١٩٨٦.

١٥ - السيد حسين جلال (الدكتور) قناة السويس والنقل البحرى العالمى، بحث منشور بمجلة البحوث الاقتصادية بالأكاديمية العربية للنقل البحرى.
١٦ - إلياس الأيوبى: تاريخ مصر فى عهد الخديوى إسماعيل باشا. القاهرة (جزءان). مطبعة دار الكتب المصرية (١٩٢٧).
١٧ - أمين مصطفى عفيفى عبد الله: تاريخ مصر الاقتصادى والمالى فى العصر الحديث. القاهرة. الطبعة الثالثة (١٩٥٤).
١٨ - بيير رينوفان: تاريخ العلاقات الدولية (١٨١٥ - ١٩١٤). ترجمة الدكتور جلال يحيى. القاهرة - دار المعارف ١٩٦٨.
١٩ - بيير كرابيتيه: إسماعيل المفترى عليه. ترجمة فؤاد صروف. القاهرة - دار النشر الحديث ١٩٣٣.
٢٠ - جاك تاجر وجورج جندى: اسماعيل كما تصوره الوثائق، القاهرة ١٩٤٧.
٢١ - جلال يحيى (الدكتور): التسلط البريطانى على سواحل مصر (سواحل البحر الأحمر). الإسكندرية - لجنة الدراسات الأفريقية ١٩٦٠.
٢٢ - جلال يحيى (الدكتور) التنافس الدولى فى شرق أفريقيا. القاهرة - دار المعارف - مارس ١٩٥٩.
٢٣ - جلال يحيى (الدكتور): التنافس الدولى فى الصومال. القاهرة - دار المعارف - ١٩٥٠.
٢٤ - جلال يحيى (الدكتور)، ومحمد نصر مهنى (الدكتور): مشكلة قناة بنما والاستراتيجية الدولية. الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٨٠.
٢٥ - جمال الدين محمد سعيد (الدكتور): التطور الاقتصادى فى أوربا. مكتبة النهضة المصرية (بدون تاريخ).

٢٦ - جمال حمدان (الدكتور): استراتيجية الاستعمار والتحرير. القاهرة ١٩٦٨.
٢٧ - جمال زكريا قاسم (الدكتور): الخليج العربى - دراسة لتاريخ الإمارات العربية (١٨٤٠ - ١٩١٤). القاهرة - مطبعة جامعة عين شمس (رسالة دكتوراه) ١٩٦٦.
٢٨ - جورج جندى وجاك تاجر: إسماعيل كما تصوره الوثائق الرسمية. القاهرة ١٩٣٧.
٢٩ - جورج حليم كيرلس: قناة السويس والقنوات البحرية العالمية. دار الفكر العربى - ١٩٦٥.
٣٠ - حسن صبحى (الدكتور): التنافس الاستعمارى الأوربى فى المغرب (١٨٨٤ - ١٩٠٤) القاهرة - دار المعارف ١٩٦٥.
٣١ - حسن صبحى (الدكتور): التآمر الصهيونى ضد الأمة العربية (١٨٨٢ - ١٩٦٧). بيروت ١٩٦٨.
٣٢ - حسين كامل سليم (الدكتور): تاريخ أوربا الاقتصادى فى القرن التاسع عشر. القاهرة ١٩٥٣.
٣٣ - راشد البراوى (الدكتور): التطور الاقتصادى فى مصر فى العصر الحديث. القاهرة - الطبعة الثالثة - مكتبة النهضة - ١٩٤٨.
٣٤ - رمزى ميور: سر توسع أوربا الدولى - ترجمة عبد الرحمن رشدى. مطبعة السلام بالإسكندرية (١٩٢٤).
٣٥ - روتشتين، تيودور: تاريخ المسألة المصرية (١٨٧٥ - ١٩١٠) ترجمة العبادى وأحمد بدران. القاهرة - لجنة التأليف والترجمة والنشر ١٩٣٦.
٣٦ - سامى عزيز (الدكتور): الصحافة المصرية وموقفها من الاحتلال الإنجليزى. دار الكتاب العربى ١٩٦٨.

٣٧ – شوقى عطا الله الجمل (الدكتور): سياسة مصر فى البحر الأحمر فى النصف الثانى من ق ١٩ . القاهرة – ١٩٧٤. رسالة دكتوراه.
٣٨ – صبحى وحيد: أصول المسألة المصرية. القاهرة ١٩٥٠.
٣٩ ـ صديق عفيفى: تسويق البترول.
٤٠ – عبد الرحمن الرافعى (بك): عصر إسماعيل. جزءان. القاهرة. مطبعة النهضة ١٩٣٢.
٤١ – عبد الرحمن الرافعى (بك): الثورة العرابية والاحتلال الإنجليزى. القاهرة – مكتبة النهضة – الطبعة الثانية ١٩٤٩.
٤٢ – عبد العزيز محمد الشناوى (الدكتور): السخرة فى حفر قناة السويس. الطبعة الثالثة. منشأة المعارف بالإسكندرية عام ١٩٦٦.
٤٣ – عبد العزيز محمد الشناوى: قناة السويس والتيارات السياسية التى أحاطت بإنشائها. من مطبوعات معهد البحوث والدراسات العربية التابع لجامعة الدول العربية. الجزء الأول ١٩٧١. وقد حصل هذا الكتاب على جائزة الدولة التشجيعية فى التاريخ من المجلس الأعلى لرعاية الفنون والآداب والعلوم الاجتماعية.
٤٤ – عبد العزيز محمد الشناوى: ما تكلفته مصر فى إنشاء قناة السويس. (مجلة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية). المجلد السادس، ١٩٥٧.
٤٥ – عبد العزيز محمد الشناوى: الدبلوماسية الفرنسية تربط بين مسألتى قناة السويس وإبريد الجديدة. حوليات كلية الآداب جامعة القاهرة المجلد الثانى والعشرون – العدد الأول سنة ١٩٦٠ مطبعة جامعة القاهرة ١٩٦٤.
٤٦ – عبد العزيز محمد الشناوى: تكتل الدول لتدويل قناة السويس نكاية فى بريطانيا. حوليات كلية الآداب جامعة القاهرة. الجزء

الأول مـايو ١٩٦١ الجـزء الثـانى من البـحث فى المجلد الثـالث والعشرين - الجزء الثانى - ديسمبر ١٩٦١. مطبعة جامعة القاهرة ١٩٦٦.

٤٧ - عبد الله رشوان (الدكتور): المركز الدولى لقناة السويس ونظائرها القـاهرة - مطبعة حجازى - ١٩٥٠ (وهى رسالة دكتوراه فى القانون).

٤٨ - عبد المنصف محمد وآخرون: تاريخ البحرية المصرية فى مائة عام (١٨٦٣ - ١٩٦٣) تأليف لجنة من أساتذة جامعة الإسكندرية - مطبعة الأهرام ١٩٧٣.

٤٩ - فاروق عثمان أباظة (الدكتور): الحكم العثمانى فى اليمن (١٨٧٢ - ١٩١٨) الهيئة العامة للكتاب ١٩٧٥.

٥٠ - فاروق عثمان أباظة: عدن والسياسة البريطانية فى البحر الأحمر. الهيئة العامة ١٩٧٦. القاهرة - مطبعة دار المعارف (بدون تاريخ).

٥١ - فؤاد كرم: النظارات والوزارات المصرية - الجزء الأول - جمع وترتيب فؤاد كرم مراجعة وإشراف مركز وثائق وتاريخ مصر المعاصر - دار الكتب ١٩٦٩.

٥٢ - فوزى رياض فهمى: أهمية الشرق الأوسط العربى الاقتصادى فى السياسة الدولية. القاهرة - مكتبة النهضة - جـ١ - ١٩٥٨ (رسالة ماجستير فى العلوم السياسية).

٥٣ - فشر. هـ. أ. ل. : تاريخ أوربا فى العصر الحديث (١٨٧٩ - ١٩٥٠) تعريب أحمد نجيب هاشم ووديع الضبع. القاهرة، دار المعارف - الطبعة الخامسة ٥٨.

٥٤ - لاندز دافيد. س: بنوك وباشوات. ترجمة الدكتور عبد العظيم أمين القاهرة - دار المعارف ١٩٦٦.

٥٥ – محمد أبو طائلة (الدكتور): مركز مصر الدولى من الفتح العثمانى إلى الوقت الحاضر. القاهرة – مكتبة النهضة – الجزء الأول ١٩٥١.
٥٦ – محمد رفعت: تاريخ حوض البحر المتوسط وتياراته السياسية. القاهرة – دار المعارف ١٩٥٩.
٥٧ – محمد رشيد رضا: تاريخ الأستاذ الإمام الشيخ محمد عبده. الجزء الأول – الطبعة الأولى. مطبعة المنار ١٩٣١.
٥٨ ـ محمد سليمان هدى: (الدكتور) اقتصاديات النقل البحرى . دار الجامعات، ١٩٨٥.
٥٩ – محمد شفيق غربال (الدكتور): تاريخ النهضة المصرية البريطانية. القاهرة – مكتبة النهضة. الجزء الأول ١٩٥٢.
٦٠ – محمد صبرى السربونى (الدكتور): فضيحة السويس أكبر فضيحة مالية فى (القرن التاسع عشر). القاهرة – المطبعة العالمية ١٩٥٨.
٦١ – محمد طلعت حرب: قناة السويس. القاهرة – مطبعة الجريدة ١٩١٠.
٦٢ – محمد عبد البارى: الامتيازات الأجنبية. لجنة التأليف والترجمة والنشر، القاهرة ١٩٣٠.
٦٣ – محمد عبد الرحمن برج (الدكتور): قناة السويس وأهميتها الاستراتيجية وتأثيرها على العلاقات المصرية البريطانية. القاهرة – دار الكتاب العربى (رسالة دكتوراه) ١٩٦٨.
٦٤ – محمد عبد الرحمن برج (الدكتور): قناة السويس فى ١٠٠ عام، سلسلة كتب إقرأ، العدد ٣٢٢ دار المعارف، ١٩٦٩.
٦٥ ـ محمد عبدالمجيد عامر (الدكتور): مشاكل نقل بترول العرب، منشأة المعارف، ١٩٨٢.

٦٦ ـ محمد على الداود (الدكتور): تطور الصراع نحو السيطرة على البترول العالمى، جـ١، منشأة المعارف الأسكندرية، ١٩٧٠.
٦٧ ـ محمد على الداود (الدكتور): الخليج العربى والعلاقات الدولية ١٩٨٠ ـ ١٩١٤. القاهرة دار المعرفة ـ الجزء الأول ـ د. ت.
٦٨ – محمد فريد (بك): تاريخ الدولة العلية العثمانية. القاهرة ١٨٨٣.
٦٩ – محمد فؤاد شكرى (الدكتور): مصر والسودان. تاريخ وحدة وادى النيل السياسية فى القرن ١٩ (١٨٢٠ – ١٨٩٩)، القاهرة – دار المعارف ١٩٦٣.
٧٠ – محمد محمود السروجى (الدكتور): مصر والمسألة الشرقية فى النصف الثانى من القرن التاسع عشر. الإسكندرية – مطبعة المصرى ١٩٦٦.
٧١ – محمد محمد السروجى (الدكتور): العلاقات بين مصر وأثيوبيا فى القرن ١٩. إسكندرية. مطبعة المصرى ١٩٦٠.
٧٢ – محمد مصطفى صفوت (الدكتور): إنجلترا وقناة السويس (١٨٥٤ – ١٨٥٦) القاهرة – المكتبة التجارية – ١٩٥٦.
٧٣ – محمد مصطفى صفوت (الدكتور): الاحتلال الإنجليزى لمصر وموقف الدول الكبرى إزاءه. القاهرة – دار الفكر العربى ١٩٥٢.
٧٤ – محمد مصطفى صفوت (الدكتور): مؤتمر برلين وأثره فى الدول العربية. القاهرة جامعة الدول العربية ١٩٥٧.
٧٥ – محمود الخفيف: أحمد عرابى الزعيم المفترى عليه. القاهرة – كتاب الهلال. جزءان العدد ٢٤٥ ، ٢٤٦ (١٩٦١).
٧٦ – محمود صالح منسى (الدكتور): مشروع قناة السويس بين أتباع سان سيمون وفرديناند دى لسبس. القاهرة – دار الاتحاد العربى للطباعة ١٩٦١ (رسالة ماجستير).

٧٧ - محمود فهمى المهندس: البحر الزاخر فى تاريخ العالم وأخبار الأوائل والأواخر، الجزء الأول (١٣١٢ هـ).

٧٨ - مصطفى خليل (الدكتور): تطور الصراع نحو السيطرة على البترول العالمى، جـ١، منشأة المعارف الأسكندرية، ١٩٧٠.

٧٩ - مصطفى الحفناوى (الدكتور): قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة. (٤ أجزاء) تاريخ القناة وأصول مشكلاتها المعاصرة. القاهرة ١٩٥١.

٨٠ - مصطفى كامل: المسألة الشرقية الطبعة الأولى. مكتبة الآداب - القاهرة ١٨٩٨.

٨١ - محمود على الداود: الخليج العربى والعلاقات الدولية ١٨٩٠ - ١٩١٤. القاهرة - دار المعرفة - الجزء الأول - بدون تاريخ.

٨٢ - ميشال سليمان: القناة لمصر. بيروت - مكتبة المعارف بدون تاريخ.

٨٣ - نجيب مخلوف: نوبار باشا وما تم على يديه. القاهرة - المطبعة العمومية بدون تاريخ.

٨٤ - هويسون ج. أ.: الإمبريالية. ترجمة عبد الكريم أحمد. القاهرة سلسلة الفكر الاشتراكى والسياسى (بدون تاريخ).

(ب) باللغات الأجنبية

1 - Adam, Juliette Lamber. L'anglterre en Egypte, Paris, 1922.

2 - Alison, Philips, Modern Europe (1815, 1899).

3 - Arthur, Silvia White, The Expantion of Egypt under the Anglo-Egyptian condominium. London, 1899.

4 - Austin, O.P., Great Canals of the World. Treasury of Department. London, 1902.

5 - Blunt, W.S. Secret Histoty of the English Occupation of Egypt. London, 1907.

6 - Bowden, Witt. An Economic History of Europe since 1750. N.Y. 1937.

7 - Bourguet, Alfred., La France et l'Angleterre en Egypte. Paris. 1897.

8 - Buckle and Monypenny., Life of Disraeli, 6. Vols. London, 1920.
Vol. 5. 1868-1876.
Vol, 6. 1876-1881.

9 - Chafik, Ahmad, :,Egypte Moderne et les Influences etrangéres, Caire, 1931.

10 - Charles, Edmond, L.Egypte. L'Exposition universelle du 1867, Paris, 1867.

11 - Charles, Ronx, J.L. Isthme et le Canal de Suez. 2 Vols. Paris, 1901.

12 - Chastenet, Jacques, Histoire de la Trosiéme République. Tom 2, 3. Paris, 1954.

13 - Claude, Albert Colliard, Droit National et Histoire Diplomatique. Paris, 1950.

14 - Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez. Jauge de Suez. Paris. 1954.

15 - Corti, Count, The reign of the house of Rothscild. translated from German by Brian. London, 1928.

16 - Cotrell, Alven. J. The Indian Ocean its political Economic and Military Importace (N.Y. 1972).

17 - Courau, Robert., Ferdinand de Lesseps. Paris. 1932.

18 - Crabitès, Pierre. Ismail the maligned Khedive, London, 1933

19 - ----------, The spoliation of Suze, London, 1940.

20 - Cromer, The Earl of Modern Egypt. 2 vols. London, 1908.

21 - Croce, Benedetto, Histoire de l'Itali Contemporaire. (1871-1915), Paris, 1929.

22 - Day, Clive, A History of Commerce. London, 1914.

23 - Docey, Edward, The Story of Khedivate. London, 1902.

24 - Douin, G. Histoire du réigne du Khedive Ismail. Tome 2. (1867-1873) Rome 1943.

25 - Duff, R.E.B., 100 Years of the Suez Canal. London, 1969.

26 - El-Good, Lieut-colon., Egypt. London, 1935.

27 - Evan, Alfrid Dodly, Transport its history and Economics. London, 1946.

28 - Fay, Sidny Bradshaw, The origins of the world war. Newdlhi, 1965.

29 - Farman, E.C., Egypt and its betreyal. N.Y. 1908.

30 - Farnie; D.A., East and West of Suze. The Suez Canal in history: London, 1968.

31 - Fisher, H.A., A history of Europe. London, 1937.

32 - Fitzgerald, Peroy. The Great Canal at Suez. 2 Vols. London, 1876.

33 - Fredric de Conink, Le canal de Suez aprés L'inauguration. Paris, 1869.

34 - Freycinet., La question d'Egypt. Paris, 1904.

35 - -------, Souvenirs. Tome 2 Paris, 1912.

39 - Funck-Brentano, Christian, Compagnie Universelle du Canal de Suez, Paris, 1947.

40 - Gooch, G. P. History of Modern Europe (1878-1919) Delhi.

38 - Grant and Temperly, Europe in the nineteenth Century (1789-1914). London. 1924.

39 - Gwynn & Tuckwell., The life of sir Charles Dilke, 2 Vols. London, 1917.
40 - Hallberg, Charles, W., The Suze Canal Its history and diplomatic importance, N.Y., 1931.
41 - Hardy, A.C. Seawys and seatraders. London, 1927.
42 - Hazen, Charles Downer, Europe since 1815. London, 1910.
43 - Hippeau, Edmond. Histoire Diplomatique de la troisiéme Republic (1870-1889) Paris, 1889.
44 - Hogg, Robert, S., Naval architecture and Ship construction. London, 1956.
45 - Holt., P.M., Political and Social Change in Modern Egypte. London, 1968.
46 - Hoskins, H.L. British routes to India, London, 1928.
47 - Hubbard., G.E., British Far Eastern Policy, N.Y. 1943.
48 - Hurd, Archibald, The sea traders. London, 1922.
49 - Hussny, Hussein Le Canal de Suze et la Polotique Egyptienne. Montpiller. 1923.
50- Itneraire des invités aux fetes d'inauguration du Canal de Suez.
51 - Jerrold, Blanchard, Egypt under Ismail Pacha. London. 1879.
52 - Kamel, Sayed. La Conférence de çonstantinople et la question Egyptienne en 1882. Paris, 1913.
53 - Kinross (Lord). Between Two Seas. London, 1968.
54 - Krause, Alexis. Russia in Asia (1558-1899). London, 1899.
55 - Laferla, A.V. British Malta. Vol. I. Malta, 1938.
56 - Lambelin, Roger. L'Egypte et L'Angleterre. Paris, 1922.
57 - Lauterpach, E. The Suez Canal Settlement. London, 1960.
58 - Lessage, Charles, L. L'Achat des action de Suez, Paris, 1906.

59 - Lesseps, Ferdinand de, Lettres, Journal et documents pour servir a l'histoire du Canal de Suze, tome 4, 5, Paris, 1879-1861.
60 - ------, ------, Recollection of forty years. 2 vol. translated by C.B. Pitman. London, 1887.
61 - Lloyd (Lord), Egypt since cromer. 2 vols. London, 1933.
62 - Loliée, Frederic, La vie D'une Impératrice (Engénie de Hontije), Paris, 1918.
63 - Longgood, F. William, Suez Story, Key to the Middle East, N.Y. 1957.
64 - Lowe, C.J., Salisbury and the Mediterranean (1886-1896), London. 1965.
65 - Luke, Harry Charles, Cyprus under the Turks. (1571-1878). London, 1922.
66 - Mac Coan, Egypt under Ismail. London, 1899.
67 - Marder, Arther, J. British Naval Policy (1880-1905). U.S.A., 1940.
68 - Marlowe, John. Anglo-Egyptian relations (1800-1953), London, 1954.
69 - -------, Cromer in Egypt. London. 1970.
70 - -------, The Making of Suez Canal, London. 1964.
71 - Marroit, J.A.R. The eastern question, London, 1924.
-------, The remarking of Modern Europe. London. 1938.
72 - Maurois Andrés Andrés. La vie de Disraeli, Buenos Aires 1943.
73 - Medlicott, W.N. The congress of Berlin and after (1878-1880) London, 1938.
74. Meynell, Wilfrid, The man Disrael, London 1927.
75 - Micard, Etienne. Le Canal de Suez et le Génie Française. Paris, 1922.

76 - Milner, Alfred, England in Egypt. London, 1892.

77 - Moorhead, Alan. The white Nile penguin Books. London, 1963.

78 - Moon, Parker. Thomas (Ph. D.), Impirialism and world Politics N.Y. 1942.

79 - Moussa, Ahmed, Dr. Essai sur le Canal de Suez, Droit et Politique. Paris, 1935.

80 - Moustapha, El-Hefnaoui. Les Problems Contemporains posés par le Canal de Duez. Paris, 1951.

81 - Mewman, E. W. Polson, The Mediterranean and its problems. London, 1929.

82 - Ninet, John, Arabi Pacha. Brene, 1884.

83 - Notovitch, Nicolas. L'Europe et L'Egypt. Paris 1897.

84 - Ogg & Sharp, Economic development of modern Europe N.Y. 1929.

85 - Paul, Mourand. La route des Indes, Paris, 1936.

86 - Paul, Reymond. Histoire de la navigation dans le Canal de Suez.

87 - Plauchut, Edmond, L'Egypte et L'Occupation anglais, Paris, 1889.

88 - Poydenot, Henri, Le Canal de Suez, Paris, 1955.

89 - Renovin, pierre., La Politique d'expansion imperialite. Paris, 1939.

90 - Resener, H. L'egypte sous l'occupation Anglaise et la question Egyptienne. Caire. 1896.

91 - Robinson, Rowan; England, Italy Abyssinia. London, 1935.

92 - Rousset, Commandant. Histoire Generale de la guerre Franco-Allemande (1870-71), Vol. 6.

93 - Rowlatt Marry, Founders of modern Egypt. London, 1962.

94 - Royle, Charles. The Egyptian Compaigns (1882-1885), 2 vol. London, 1886.

95 - Sabry, M. L'Empire Egyptien sous Ismail. (1863-1879), Paris, 1993.

96 - Safwat, M.M., Tunis and great powers (1878-1881). Alex, 1943.

97 - Sammarco, Angelo. Histoire de L'Egypte moderne. Tome 2. Le régne du Khedive Ismail (1863-1875). Le Caire, 1937.

98 - Sargent, A. J., Seaways of the Emire. London, 1930.

99 - Schonfield, Hugh. J. Suez Canal in World affairs, N.Y. 1953.

100 - Seaton - Wastson, Disraeli, Gladston and the Eastern Question. London, 1935.

101 - Siegfried, André, Sues and Panama. Oxford, 1940.

102 - Stamp, Dudly, A commercial geography. London, 1937.

103 - Taylor, A.J.P. The struggle for mastery in Europe. (1848-1918) London, 1954.

104 - Tabouis, Genéviene. Perfidious albion. Entente Cordial. London, 1938.

105 - Treasury Department, Bureau of statics, Great Canals of the World. London, 1902.

106 - Trevelian. G. M., British History in the ninteenth Century and after (1872-1919) Pelican Books, 1965.

107 - Vatikiotis, P. J. The modern history of Egypt. London, 1969.

108 - Vincent, Col. H., The Suez Canal. Its Origins constitution and administration. London, 1905.

109 - Voisin-Bey, Le Canal de Suez. 7. Vols. tome 2, Peroide de L'exploitation (1870-1882), Paris, 1902.

110 - ------- tome 3 periode de l'Exploitation (1883-1902),Paris, 1902.

111 - Walace, D. Mackenzie, Egypt and the Egyptian question, London, 1883.

112 - Wilson, Arnold. T., The Suez Canal, its past present and future. London, 1939.

113 - Zananiri, Gaston. Le Khédive Ismail et l'Egypte. (1830-1894) Alexandria, 1923.

114 - Zayed, Mahmoud. Y., Egypt's struggle for independence. Beirut, 1956.

خامساً: دوائر المعارف:

- Encyclopedia Britanica see "ships" Vol. 2., U.S.A. 1964.

- The Dictionary of National Biography. George Smith. London, 1938.

الفهـرس

مقدمة هذا البحث ٧
القسم الأول قناة السويس من الافتتاح إلى الاحتلال البريطانى
(١٨٦٩ ـ ١٨٨٢) ١٩
الباب الأول: القناة فى سنواتها الأولى ٢١
(الفصل الأول) افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية ٢٣
(الفصل الثانى) بروز أهمية قناة السويس فى المجال الاقتصادى
الدولى ٦٧
(الفصل الثالث) أهمية قناة السويس الاستراتيجية والتيارات
السياسية التى أحاطت بها ١١٣
الباب الثانى: الأزمات المالية والسياسية التى واجهت شركة قناة
السويس فى سنواتها الأولى ١٥٩
(الفصل الأول) الأزمة الأولى «مسألة بيع شركة قناة السويس
وفكرة تدويلها» ١٦١
(الفصل الثانى) الأزمة الثانية «مشكلة الحمولة ورسوم المرور فى
قناة السويس ومؤتمر الحمولة الدولى المنعقد بالآستانة ١٨٧٣» ... ٢٠٣

(الفصل الثالث) الأزمة الثالثة «مشكلة تطبيق الحمولة ورسوم المرور ونهاية الصراع» ٢٥١
الباب الثالث: مصر تفقد أسهمها وحصتها (١٥٪) من صافى الأرباح السنوية فى شركة قناة السويس (١٨٧٥-١٨٨٠) ٢٩٩
(الفصل الأول) موقف الحكومة الفرنسية من صفقة أسهم مصر فى شركة قناة السويس ٣٠١
(الفصل الثانى) أحداث بيع أسهم مصر وحصة أرباحها (١٥٪) فى شركة قناة السويس ٣٢٥
(الفصل الثالث) النتائج الأولية المترتبة على بيع أسهم مصر فى شركة قناة السويس ٣٧٥
الباب الرابع: الاحتلال الإنجليزى لقناة السويس وموقف الدول الكبرى (١٨٧٦-١٨٨٢) ٤١٩
(الفصل الأول) التمهيد لاحتلال قناة السويس ومسألة حيادها ... ٤٢١
(الفصل الثانى) قناة السويس والموقف الدولى قبل الاحتلال (١٨٨١-١٨٨٢) ٤٦١
(الفصل الثالث) الاحتلال الإنجليزى لقناة السويس ٤٩٩
القسم الثانى قناة السويس والطرق البديلة والمنافسة (١٨٦٩ ـ ١٩٨٥) ٥٣٩
الفصل الأول: «الممرات الملاحية المنافسة البديلة لقناة السويس» (١٨٦٩ ـ ١٩٨٥) ٥٤١
مشروع قناة عذبة من الإسكندرية إلى السويس (١٨٧٢) ٥٤١
ـ فى أعقاب الاحتلال الإنجليزى لمصر: الإنجليز يطالبون بشق قناة ملاحية ثانية (١٨٨٢) ٥٤٤

- مشروع قناة ملاحية من خليج «أبو قير» حتى السويس (١٨٩٦)...... ٥٨٣
- مقارنة بين طريق قناة السويس وطريق رأس الرجاء الصالح ٥٨٩
- قناة بنما وقناة السويس (١٨٨٠ - ١٩١٤) ٥٩٠
- قناة البحرين الإسرائيلية (١٨٥٠ - ١٩٨٥) ٥٩٧
الفصل الثانى: «خطوط السكك الحديدية والطرق البرية وأثرها على قناة السويس» ٦١٥
أولا: الخطوط الحديدية وأثرها على قناة السويس ٦١٧
- خط سكة حديد - إسكندرية - السويس (١٨٥١ - ١٨٥٨) ٦١٩
- مشروع سكة حديد بغداد كطريق منافس لقناة السويس (١٨٧٠ - ١٩٠٣) ٦٢٠
- خطوط سكك حديد أمريكا الشمالية ٦٣٢
- خطوط سكة حديد نيويورك - سان فرانسيسكو (١٨٦٩) ٦٣٢
- خط سكة حديد «كندا - الباسيفيكى» ٦٣٣
- مشروع سكة حديد القاهرة - الكاب (١٨٤٤ - ١٩٠٤) ٦٣٤
- سكة حديد سيبيريا (١٨٩١ - ١٩٨٥) ٦٤٤
ثانيا - الطرق البرية فيما بين البحرين وأثرها على قناة السويس ٦٣٩
- فكرة إنشاء جسر برى عبر سيناء وربط ميناءى نويبع والعقبة (١٩٨٥) ٦٣٩
- الخط البرى الإسرائيلى بين أشدود وإيلات ٦٤٣
الفصل الثالث: «خطوط أنابيب نقل البترول وأثرها على قناة السويس» ٦٤٧
المراجع والمصادر ٦٦٧

صدر فى هذه السلسلة

١ ـ مصطفى كامل فى محكمة التاريخ
د. عبد العظيم رمضان، ط ١، ١٩٨٧، ط ٢، ١٩٩٤.

٢ ـ على ماهر
رشوان محمود جاب الله، ١٩٨٧.

٣ ـ ثورة يوليو والطبقة العاملة
عبد السلام عبد الحليم عامر، ١٩٨٧.

٤ ـ التيارات الفكرية فى مصر المعاصرة،
د. محمد نعمان جلال، ١٩٨٧

٥ ـ غارات أوروبا على الشواطىء المصرية فى العصور الوسطى،
د. علية عبد السميع الجنزورى، ١٩٨٧.

٦ ـ هؤلاء الرجال من مصر جـ١
لمعى المطيعى، ١٩٨٧.

٧ ـ صلاح الدين الأيوبى،
د. عبدالمنعم ماجد، ١٩٨٧.

٨ ـ رؤية الجبرتى لأزمة الحياة الفكرية،
د. على بركات، ١٩٨٧.

٩ ـ صفحات مطوية من تاريخ الزعيم مصطفى كامل،
د. محمد أنيس، ١٩٨٧،

١٠ ـ توفيق دياب ملحمة الصحافة الحزبية،
محمود فوزى، ١٩٨٧.

١١ ـ مائة شخصية مصرية وشخصية،
شكرى القاضى، ١٩٨٧.

١٢ ـ هدى شعراوى وعصر التنوير
د. نبيل راغب، ١٩٨٨.

١٣ ـ أكذوبة الاستعمار المصرى للسودان: رؤية تاريخية،
د. عبد العظيم رمضان، ط١ ١٩٨٨، ط ٢، ١٩٩٤.

١٤ ـ مصر فى عصر الولاة، من الفتح العربى إلى قيام الدولة الطولونية،
د. سيدة إسماعيل كاشف، ١٩٨٨

١٥ ـ المستشرقون والتاريخ الإسلامى،
د. على حسنى الخربوطلى، ١٩٨٨.

١٦ ـ فصول من تاريخ حركة الإصلاح الاجتماعى فى مصر: دراسة عن دور الجمعية الخيرية (١٨٩٢ ـ ١٩٥٢)،
د. حلمى أحمد شلبى، ١٩٨٨.

١٧ ـ القضاء الشرعى فى مصر فى العصر العثمانى،
د. محمد نور فرحات، ١٩٨٨.

١٨ ـ الجوارى فى مجتمع القاهرة المملوكية،

د. على السيد محمود، ١٩٨٨.

١٩ - مصر القديمة وقصة توحيد القطرين،
د. أحمد محمود صابون، ١٩٨٨.

٢٠ - دراسات فى وثائق ثورة ١٩١٩، المراسلات السرية بين سعد زغلول وعبدالرحمن فهمى،
د. محمد أنيس، ط٢، ١٩٨٨.

٢١ - التصوف فى مصر إبان العصر العثمانى جـ ١
د. توفيق الطويل، ١٩٨٨.

٢٢ - نظرات فى تاريخ مصر،
جمال بدوى، ١٩٨٨.

٢٣ - التصوف فى مصر إبان العصر العثمانى جـ٢، إمام التصوف فى مصر: الشعرانى،
د. توفيق الطويل، ١٩٨٨.

٢٤ - الصحافة الوفدية والقضايا الوطنية (١٩١٩- ١٩٣٦)،
د. نجوى كامل، ١٩٨٩.

٢٥ - المجتمع الإسلامى والغرب،
تأليف: هاملتون جب وهارولد بووين،
ترجمة: د. أحمد عبد الرحيم مصطفى، ١٩٨٩.

٢٦ - تاريخ الفكر التربوى فى مصر الحديثة،
د. سعيد إسماعيل على، ١٩٨٩.

٢٧ - فتح العرب لمصر جـ١،
تأليف: ألفريد ج. بتلر،
ترجمة: محمد فريد أبو حديد، ١٩٨٩.

٢٨ - فتح العرب لمصر جـ٢
تأليف: ألفريد ج. بتلر،
ترجمة: محمد فريد أبو حديد، ١٩٨٩.

٢٩ - مصر فى عهد الإخشيديين،
د. سيدة إسماعيل كاشف، ١٩٨٩.

٣٠ - الموظفون فى مصر فى عهد محمد على،
د. حلمى أحمد شلبى، ١٩٨٠.

٣١ - خمسون شخصية مصرية وشخصية
شكرى القاضى، ١٩٨٩.

٣٢ - هؤلاء الرجال من مصر جـ٢
لمعى المطيعى، ١٩٨٩.

٣٣ - مصر وقضايا الجنوب الأفريقى: نظرة على الأوضاع الراهنة ورؤية مستقبلية،
د. خالد محمود الكومى، ١٩٨٩.

٣٤ - تاريخ العلاقات المصرية المغربية، منذ مطلع

العصور الحديثة حتى عام ١٩١٢.
د. يونان لبيب رزق، محمد مزين، ١٩٩٠.
٣٥ - أعلام الموسيقى المصرية عبر ١٥٠ سنة،
عبدالحميد توفيق زكى، ١٩٩٠.
٣٦ - المجتمع الإسلامى والغرب جـ٢،
تأليف: هاملتون بورين، ترجمة: د. أحمد عبد الرحيم مصطفى، ١٩٩٠.
٣٧ - الشيخ على يوسف وجريدة المؤيد: تاريخ الحركة الوطنية فى ربع قرن،
تأليف: د. سليمان صالح، ١٩٩٠.
٣٨ - فصول من تاريخ مصر الاقتصادى والاجتماعى فى العصر العثمانى،
د. عبدالرحيم عبدالرحمن عبدالرحيم، ١٩٩٠.
٣٩ - قصة احتلال محمد على لليونان (١٨٢٤ - ١٨٢٧)،
د. جميل عبيد، ١٩٩٠.
٤٠ - الأسلحة الفاسدة ودورها فى حرب فلسطين ١٩٤٨،
د. عبد المنعم الدسوقى الجميعى، ١٩٩٠.
٤١ - محمد فريد: الموقف والمأساة، رؤية عصرية،
د. رفعت السعيد، ١٩٩١.
٤٢ - تكوين مصر عبر العصور،
محمد شفيق غربال، ط٢، ١٩٩٠.
٤٣ - رحلة فى عقول مصرية،
إبراهيم عبدالعزيز، ١٩٩٠.
٤٤ - الأوقاف والحياة الاقتصادية فى مصر، فى العصر العثمانى،
د. محمد عفيفى، ١٩٩١.
٤٥ - الحروب الصليبية جـ١،
تأليف: وليم الصورى، ترجمة وتقديم: د. حسن حبشى، ١٩٩١.
٤٦ - تاريخ العلاقات المصرية الأمريكية (١٩٣٩-١٩٥٧)،
ترجمة: د. عبد الرؤوف أحمد عمرو، ١٩٩١.
٤٧ - تاريخ القضاء المصرى الحديث،
د. لطيفة محمد سالم، ١٩٩١.
٤٨ - الفلاح المصرى بين العصر القبطى والعصر الاسلامى
د. زبيدة عطا، ١٩٩١.
٤٩ - العلاقات المصرية الإسرائيلية (١٩٤٨ -

١٩٧٩)،

د. عبد العظيم رمضان،

١٩٩٢.

٥٠ ـ الصحافة المصرية والقضايا الوطنية (١٩٤٦ـ ١٩٥٤)،

د. سهير اسكندر، ١٩٩٣.

٥١ ـ تاريخ المدارس في مصر الإسلامية، (أبحاث الندوة التي أقامتها لجنة التاريخ والآثار بالمجلس الأعلى للثقافة، في ابريل ١٩٩١)،

أعدها للنشر: د. عبد العظيم رمضان، ١٩٩٢.

٥٢ ـ مصر في كتابات الرحالة والقناصل الفرنسيين في القرن الثامن عشر،

د. إلهام محمد على ذهني، ١٩٩٢.

٥٣ ـ أربعة مؤرخين وأربعة مؤلفات من دولة المماليك الجراكسة،

د. محمد كمال الدين عزالدين على، ١٩٩٢.

٥٤ ـ الأقباط في مصر في العصر العثماني،

د. محمد عفيفي، ١٩٩٢.

٥٥ ـ الحروب الصليبية جـ٢،

تأليف: وليم الصوري ترجمة وتعليق: د. حسن حبشي،

١٩٩٢.

٥٦ ـ المجتمع الريفي في عصر محمد على:

دراسة عن إقليم المنوفية،

د. حلمي أحمد شلبي ١٩٩٢.

٥٧ ـ مصر الإسلامية وأهل الذمة،

د. سيدة إسماعيل كاشف، ١٩٩٢.

٥٨ ـ أحمد حلمي سجين الحرية والصحافة،

د. إبراهيم عبد الله المسلمي، ١٩٩٣.

٥٩ ـ الرأسمالية الصناعية في مصر، من التمصير إلى التأميم (١٩٥٧ـ١٩٦١).

د. عبدالسلام عبدالحليم عامر، ١٩٩٣.

٦٠ ـ المعاصرون من رواد الموسيقى العربية،

عبدالحميد توفيق زكي، ١٩٩٣

٦١ ـ تاريخ الاسكندرية في العصر الحديث،

د. عبدالعظيم رمضان، ١٩٩٣

٦٢ ـ هؤلاء الرجال من مصر جـ٣،

لمعي المطيعي، ١٩٩٣.

٦٣ ـ موسوعة تاريخ مصر عبر العصور: تاريخ مصر

الإسلامية،
تأليف: د. سيدة إسماعيل كاشف، جمال الدين سرور، وسعيد عبدالفتاح عاشور، أعدها للنشر د. عبدالعظيم رمضان، ١٩٩٣.

٦٤ - مصر وحقوق الإنسان، بين الحقيقة والإفتراء: دراسة وثائقية،
د. محمد نعمان جلال، ١٩٩٣.

٦٥ - موقف الصحافة المصرية من الصهيونية (١٨٩٧-١٩١٧)،
د. سهام نصار، ١٩٩٣.

٦٦ - المرأة فى مصر فى العصر الفاطمى،
د. نريمان عبد الكريم أحمد، ١٩٩٣.

٦٧ - مساعى السلام العربية الإسرائيلية والأصول التاريخية،
(أبحاث الندوة التى أقامتها لجنة التاريخ والآثار بالمجلس الأعلى للثقافة، بالإشتراك مع قسم التاريخ بكلية البنات جامعة عين شمس، فى إبريل ١٩٩٣)،
أعدها للنشر د. عبد العظيم رمضان ١٩٩٣.

٦٨ - الحروب الصليبية جـ٣،
تأليف: وليم الصورى،
ترجمة وتعليق: د. حسن حبشى، ١٩٩٣.

٦٩ - نبوية موسى ودورها فى الحياة المصرية (١٨٨٦-١٩٥١).
د. محمد أبو الأسعاد، ١٩٩٤.

٧٠ - أهل الذمة فى الإسلام،
تأليف: أ. س. ترتون
ترجمة وتعليق: د. حسن حبشى، ط٢، ١٩٩٤.

٧١ - مذكرات اللورد كليرن (١٩٣٤- ١٩٤٦)،
إعداد: تريفور ايفانز، ترجمة: د. عبد الرؤوف أحمد عمرو، ١٩٩٤.

٧٢ - رؤية الرحالة المسلمين للأحوال المالية والاقتصادية فى العصر الفاطمى (٣٥٨-٥٦٧هـ)،
د. أمينة أحمد إمام، ١٩٩٤.

٧٣ - تاريخ جامعة القاهرة،
د. رؤوف عباس حامد، ١٩٩٤.

٧٤ - تاريخ الطب والصيدلة المصرية، جـ١، فى العصر الفرعونى،
د. سمير يحيى الجمال،

.١٩٩٤

٧٥ ـ أهل الذمة فى مصر، فى العصر الفاطمى الأول.

د. سلام شافعى محمود، ١٩٩٥.

٧٦ ـ دور التعليم المصرى فى النضال الوطنى (زمن الاحتلال البريطانى)،

د. سعيد إسماعيل على، ١٩٩٥.

٧٧ ـ الحروب الصليبية جـ ٤،

تأليف: وليم الصورى، ترجمة وتعليق: د. حسن حبشى، ١٩٩٤.

٧٨ ـ تاريخ الصحافة السكندرية (١٨٧٣ـ ١٨٩٩)،

نعمات أحمد عثمان، ١٩٩٥.

٧٩ ـ تاريخ الطرق الصوفية فى مصر، فى القرن التاسع عشر،

تأليف: فريد دى يونج، ترجمة: عبد الحميد فهمى الجمال، ١٩٩٥.

٨٠ ـ قناة السويس والتنافس الاستعمارى الأوروبى (١٨٨٢ ـ ١٩٠٤)،

د. السيد حسين جلال، ١٩٩٥.

٨١ ـ تاريخ السياسة والصحافة المصرية من هزيمة يونيو إلى نصر أكتوبر.

د. رمزى ميخائيل، ١٩٩٥.

٨٢ ـ مصر فى فجر الإسلام، من الفتح العربى إلى قيام الدولة الطولونية،

د. سيدة إسماعيل كاشف، ط٢، ١٩٩٤.

٨٣ ـ مذكراتى فى نصف قرن جـ١،

أحمد شفيق باشا، ط٢، ١٩٩٤.

٨٤ ـ مذكراتى فى نصف قرن جـ٢ـ القسم الأول،

أحمد شفيق باشا، ط٢، ١٩٩٥.

٨٥ ـ تاريخ الإذاعة المصرية: دراسة تاريخية (١٩٣٤ـ ١٩٥٢)،

د. حلمى أحمد شلبى، ١٩٩٥.

٨٦ ـ تاريخ التجارة المصرية فى عصر الحرية الاقتصادية (١٨٤٠ـ ١٩١٤)،

د. أحمد الشربينى، ١٩٩٥.

٨٧ ـ مذكرات اللورد كليرن، جـ٢، (١٩٣٤ـ١٩٤٦)،

إعداد: تريفور إيفانز، ترجمة وتحقيق: د. عبد الرؤوف أحمد عمرو، ١٩٩٥.

٨٨ ـ التذوق الموسيقى وتاريخ الموسيقى المصرية،

عبد الحميد توفيق زكى،

١٩٩٥.

٨٩ - تاريخ الموانىء المصرية في العصر العثماني،
د. عبد الحميد حامد سليمان، ١٩٩٥.

٩٠ - معاملة غير المسلمين فى الدولة الإسلامية،
د. ناريمان عبد الكريم أحمد، ١٩٩٦،

٩١ - تاريخ مصر الحديثة والشرق الأوسط،
تأليف: بيتر مانسفيلد، ترجمة: عبد الحميد فهمي الجمال، ١٩٩٦.

٩٢ - الصحافة الوفدية والقضايا الوطنية (١٩١٩- ١٩٣٦).
جـ٢، د. نجوى كامل، ١٩٩٦.

٩٣ - قضايا عربية فى البرلمان المصرى (١٩٢٤-١٩٥٨)،
د. نبيه بيومي عبد الله، ١٩٩٦.

٩٤ - الصحافة المصرية والقضايا الوطنية (١٩٤٦-١٩٥٤)،
د. سهير إسكندر، ١٩٩٦.

٩٥ - مصر وأفريقيا الجذور التاريخية للمشكلات الأفريقية المعاصرة (أعمال ندوة لجنة التاريخ والآثار بالمجلس الأعلى للثقافة بالاشتراك مع معهد البحوث والدراسات الأفريقية بجامعة القاهرة)،
إعداد أ. د. عبدالعظيم رمضان

٩٦ - عبدالناصر والحرب العربية الباردة (١٩٥٨-١٩٧٠)،
تأليف: مالكولم كير، ترجمة د. عبد الرؤوف أحمد عمرو.

٩٧ - العسريان ودورهم فى المجتمع المصرى فى النصف الأول من القرن التاسع عشر.
د. إيمان محمد عبد المنعم عامر.

٩٨ - هيكل والسياسة الأسبوعية،
د. محمد سيد محمد.

٩٩ - تاريخ الطب والصيدلة المصرية (العصر اليونانى - الرومانى) جـ٢،
د. سمير يحيى الجمال

١٠٠ - موسوعة تاريخ مصر عبر العصور: تاريخ مصر القديمة،
أ. د. عبد العزيز صالح، أ. د. جمال مختار، أ. د. محمد إبراهيم بكر، أ. د. إبراهيم نصحى، أ. د. فاروق القاضى، أعدها للنشر: أ. د. عبدالعظيم رمضان.

١٠١ ـ ثورة يوليو والحقيقة الغائبة،
اللواء/ مصطفى عبد الحميد نصير، اللواء/ عبد الحميد كفافى،
اللواء/ سعد عبد الحفيظ،
السفير/ جمال منصور.
١٠٢ ـ المقطم جريدة الاحتلال البريطانى فى مصر ١٨٨٩ ـ ١٩٥٢
د. تيسير أبو عرجة.
١٠٣ ـ رؤية الجبرتى لبعض قضايا عصره
د. على بركات
١٠٤ ـ تاريخ العمال الزراعيين فى مصر (١٩١٤ ـ ١٩٥٢).
د. فاطمة علم الدين عبدالواحد
١٠٥ ـ السلطة السياسية فى مصر وقضية الديموقراطية ١٨٠٥ ـ ١٩٨٧.
د. أحمد فارس عبد المنعم
١٠٦ ـ الشيخ على يوسف وجريدة المؤيد (تاريخ المعركة الوطنية فى ربع قرن).
د. سليمان صالح
١٠٧ ـ الأصولية الإسلامية.
تأليف: دليب هيرو: ترجمة: عبد الحميد فهمى الجمال.
١٠٨ ـ مصر للمصريين جـ ٤
سليم النقاش
١٠٩ ـ مصر للمصريين جـ ٥
سليم النقاش
١١٠ ـ مصادرة الأملاك فى الدولة الإسلامية (عصر سلاطين المماليك) جـ ١
د. البيومى إسماعيل الشربينى.
١١١ ـ مصادرة الأملاك فى الدولة الإسلامية (عصر سلاطين المماليك) جـ ٢
د. البيومى إسماعيل الشربينى.
١١٢ ـ إسماعيل باشا صدقى
د. محمد محمد الجوادى.
١١٣ ـ الزبير باشا ودوره فى السودان (عصر الحكم المصرى)
د. عز الدين إسماعيل.
١١٤ ـ دراسات فى تاريخ مصر الاجتماعى
تأليف: أحمد رشدى صالح.
١١٥ ـ مذكراتى فى نصف قرن جـ٢.
أحمد شفيق باشا
١١٦ ـ أديب اسحق (عاشق الحرية)
علاء الدين وحيد
١١٧ ـ تاريخ القضاء فى مصر العثمانية (١٥١٧ ـ

١٧٩٨)
عبد الرازق إبراهيم عيسى
١١٨ - النظم المالية فى مصر والشام
د. البيومى إسماعيل الشربينى
١١٩ - النقابات فى مصر الرومانية
حسين محمد أحمد يوسف
١٢٠ - يوميات فى التاريخ المصرى الحديث
لويس جرجس
١٢١ - الجلاء ووحدة وادى النيل (١٩٤٥ - ١٩٥٤)
د. محمد عبد الحميد الحناوى
١٢٢ - مصر للمصريين جـ ٦
سليم خليل النقاش
١٢٣ - السيد أحمد البدوى
د. سعيد عبد الفتاح عاشور
١٢٤ - العلاقات المصرية الباكستانية فى نصف قرن
د. محمد نعمان جلال
١٢٥ - مصر للمصريين جـ ٧
سليم خليل النقاش
١٢٦ - مصر للمصريين جـ ٨
سليم خليل النقاش
١٢٧ - مقدمات الوحدة المصرية السورية (١٩٤٣ - ١٩٥٨)
إبراهيم محمد محمد إبراهيم.
١٢٨ - معارك صحفية
بقلم/ جمال بدوى
١٢٩ - الدين العام (وأثره فى تطور الدين المصرى) (١٨٧٦ - ١٩٤٣).
د. يحيى محمد محمود
١٣٠ - تاريخ نقابات الفنانين فى مصر (١٩٨٧ - ١٩٩٧)
سمير فريد
١٣١ - الولايات المتحدة وثورة يوليه ١٩٥٢م
ترجمة/ د. عبدالرءوف أحمد عمر
١٣٢ - دار المندوب السامى فى مصر جـ ١
د. ماجدة محمد حمود.
١٣٣ - دار المندوب السامى فى مصر جـ ٢
د. ماجدة محمد حمود.
١٣٤ - الحملة الفرنسية على مصر فى ضوء مخطوط عثمانى الدارندلى
بقلم/ عزت حسن أفندى الدارندلى
ترجمة/ جمال سعيد عبدالغنى
١٣٥ - اليهود فى مصر المملوكية (فى ضوء وثائق الجيزة) (٦٤٨ - ٩٢٣هـ/ ١٢٥٠ - ١٥١٧م)
د. محاسن محمد الوقاد
١٣٦ - أوراق يوسف صديق
تقديم : أ. د. عبدالعظيم رمضان

١٣٧ ـ تجار التوابل فى مصر فى العصر المملوكى

د. محمد عبدالغنى الأشقر

١٣٨ ـ الإخوان المسلمون وجذور التطرف الدينى والإرهاب فى مصر

السيد يوسف

١٣٩ ـ موسوعة الغناء المصرى فى القرن العشرين

بقلم محمد قابيل

١٤٠ ـ سياسة مصر فى البحر الأحمر فى النصف الأول من القرن التاسع عشر ١٢٢٦ ـ ١٢٦٥ هـ/ ١٨١١ ـ ١٨٤٨م.

طارق عبد المعطى غنيم بيومى

١٤١ ـ وسائل الترفيه فى عصر سلاطين المماليك

لطفى أحمد نصار

١٤٢ ـ مذكراتى فى نصف قرن جـ٣

أحمد شفيق باشا ط٢، ١٩٩٩.

١٤٣ ـ ديلوماسية البطالمة فى القرنين الثانى والأول ق.م

د. منيرة محمد الهمشرى

١٤٤ ـ كشوف مصر الإفريقية فى عهد الخديوى اسماعيل

د. عبد العليم خلاف

١٤٥ ـ النظام الإدارى والاقتصادى فى مصر فى عهد دقلديانوس (٢٨٤ ـ ٣٠٥)

د. منيرة محمد الهمشرى

١٤٦ ـ المرأة فى مصر المملوكية

د. أحمد عبد الرازق

١٤٧ ـ حسن البنا متى.. كيف.. ولماذا؟

د. رفعت السعيد

١٤٨ ـ القديس مرقص وتأسيس كنيسة الإسكندرية

تأليف/ د. سمير فوزى

ترجمة/ نسيم مجلى

١٤٩ ـ العلاقات المصرية الحجازية فى القرن الثامن عشر

حسام محمد عبد المعطى

١٥٠ ـ تاريخ الموسيقى المصرية (أصولها وتطورها)

د. سمير يحيى الجمال

١٥١ ـ جمال الدين الأفغانى والثورة الشاملة

السيد يوسف

١٥٢ ـ الطبقات الشعبية فى القاهرة المملوكية (٦٤٨ـ٩٢٣ هـ/ ١٢٥٠ ـ ١٥١٧م)

د. محاسن محمد الوقاد

١٥٣ ـ الحروب الصليبية (المقدمات السياسية)

د. علية عبد السميع الجنزورى

١٥٤ ـ هجمات الروم البحرية على شواطئ مصر الإسلامية فى العصور الوسطى
د. علية عبد السميع الجنزورى

١٥٥ ـ عصر محمد على ونهضة مصر فى القرن التاسع عشر (١٨٠٥ ـ ١٨٨٣م)
د. عبد الحميد البطريق

١٥٦ ـ تاريخ الطب والصيدلة المصرية الجزء الثالث (فى العصر الإسلامى)
د. سمير يحيى الجمال

١٥٧ ـ تاريخ الطب والصيدلة المصرية الجزء الرابع
د. سمير يحيى الجمال

١٥٨ ـ نائب السلطنة المملوكية فى مصر (٦٤٨ ـ ٩٢٣هـ / ١٢٥٠ ـ ١٥١٧م)
د. محمد عبد الغنى الأشقر

١٥٩ ـ حزب الوفد (١٩٣٦ ـ ١٩٥٢) الجزء الأول
د. محمد فريد حشيش

١٦٠ ـ حزب الوفد (١٩٣٦ ـ ١٩٥٢) الجزء الثانى
د. محمد فريد حشيش

١٦١ ـ السيف والنار فى السودان
تأليف/ سلاطين باشا

١٦٢ ـ السياسة المصرية تجاه السودان (١٩٣٦ ـ ١٩٥٣م)
د. تمام همام تمام

١٦٣ ـ مصر والحملة الفرنسية
المستشار/ محمد سعيد العشماوى

١٦٤ ـ الحدود المصرية السوادنية عبر التاريخ (أعمال ندوة لجنة التاريخ والآثار بالمجلس الأعلى للثقافة) بالاشتراك مع معهد البحوث والدراسات الأفريقية بجامعة القاهرة (٢٠ ـ ٢١ ديسمبر ١٩٩٧).
إعداد/ د. عبد العظيم رمضان

١٦٥ ـ التعليم والتغيير الاجتماعى فى مصر (فى القرن التاسع عشر)
سلمى سليمان محمد السهم

١٦٦ ـ مذكرات معتقل سياسى (صفحة من تاريخ مصر)
د. السيد يوسف

١٦٧ ـ الحركة العلمية والأدبية فى الفسطاط منذ الفتح العربى إلى نهاية الدولة الإخشيدية
د. حنفى على محمد عبد الله.

١٦٨ ـ مؤرخون مصريون من عصر الموسوعات
د. يسرى عبد الغنى

١٦٩ ـ مدن مصر الصناعية فى

العصر الإسلامى إلى نهاية عصر الفاطميين (٢١ ـ ٥٦٧هـ / ٦٤٢ ـ ١١٧١م)
د. حنفى على محمد عبد الله

١٧٠ ـ القرية المصرية فى عصر سلاطين المماليك (٦٤٨ـ ٩٢٣ هـ/ ١٢٥٠ ـ ١٥١٧م)
مجدى عبد الرشيد بحر

١٧١ ـ تاريخ الجالية الأرمنية فى مصر القرن التاسع عشر
تأليف : محمد رفعت

١٧٢ ـ تاريخ أهل الذمة فى مصر الإسلامية (من الفتح العربى إلى نهاية العصر الفاطمى) الجزء الأول
تأليف: فاطمة مصطفى عامر

١٧٣ ـ تاريخ أهل الذمة فى مصر الإسلامية (من الفتح العربى إلى نهاية العصر الفاطمى) الجزء الثانى
تأليف/ فاطمة مصطفى عامر

١٧٤ ـ مصر وليبيا فيما بين القرن السابع والقرن الرابع ق.م
د. أحمد عبد الحكيم دراز

١٧٥ ـ محمد توفيق نسيم باشا فى الحياة السياسية.
عادل إبراهيم الطويل

١٧٦ ـ الملاحة النيلية فى مصر العثمانية (١٥١٧ ـ ١٧٩٨م)
د. عبد العظيم حامد سليمان

١٧٧ ـ سياسة مصر العسكرية إزاء حروب الشرق الأوسط
لواء دكتور صلاح سالم

١٧٨ ـ العلاقات التجارية بين مصر وبلاد الشام الكبرى فى القرن الثامن عشر .
د. سحر على حنفى

١٧٩ ـ دور الحامية العثمانية فى تاريخ مصر (١٥٦٤ ـ ١٦٠٩م)
د. عفاف مسعد السيد العبد

١٨٠ ـ الحقيقة التاريخية حول قرار تأميم شركة قناة السويس
بقلم/ د. عبد العظيم رمضان

١٨١ ـ الحرب الصليبية الثالثة (صلاح الدين وريتشارد جـ١)
ترجمة وتحقيق وتعليق/ أ. د. حسن حبشى

١٨٢ ـ الحرب الصليبية الثالثة (صلاح الدين وريتشارد جـ٢)
ترجمة وتحقيق وتعليق/ أ. د. حسن حبشى

١٨٣ ـ شاهد على العصر

مذكرات محمد لطفي جمعة

١٨٤ - المنوفية فى القرن الثامن عشر

ياسر عبد المنعم محاريق

١٨٥ - تاريخ مدينة الخرطوم تحت الحكم المصرى

د. أحمد أحمد سيد أحمد

١٨٦ - العقائد الدينية فى مصر الإسلامية (بين الإسلام والتصوف)

د. أحمد صبحى منصور.

١٨٧ - نيابة حلب فى عصر سلاطين المماليك (١٢٥٠ - ١٥١٧م/ ٦٤٨ - ٨٢٣ هـ) جـ١ .

د. عادل عبد الحافظ حمزة

١٨٨ - نيابة حلب فى عصر سلاطين المماليك (١٢٥٠ - ١٥١٧م/ ٦٤٨ - ٩٢٣هـ) جـ٢

د. عادل عبدالحافظ حمزة.

١٨٩ - يهود مصر منذ عصر الفراعنة حتى عام ٢٠٠٠م

عرفة عبده على

١٩٠ - العلاقات السياسية بين مصر والعراق (١٩٥١ - ١٩٦٣م)

د. عبد الحميد عبد الجليل أحمد شلبى

١٩١ - اليهود فى مصر العثمانية حتى أوائل القرن التاسع عشر جـ١

د. محسن على شومان

١٩٢ - اليهود فى مصر العثمانية حتى أوائل القرن التاسع عشر جـ٢

د. محسن على شومان.

١٩٣ - الامام محمد عبده بين المنهج الدينى الاجتماعى

د. عبد الله شحاته

١٩٤ - تاريخ الآلات الموسيقية الشعبية المصرية

د. فتحى الصنفاوى

١٩٥ - مجتمع أفريقيا فى عصر الولاة

د. نريمان عبد الكريم أحمد

١٩٦ - تاريخ تطور الرى فى مصر (١٨٨٢ - ١٩١٤م)

عبد العظيم محمد سعودى

١٩٧ - القدس الخالدة

د. عبدالحميد زايد

١٩٨ - العلاقات السياسية بين الدولة الأيوبية والامبراطورية الرومانية المقدسة زمن الحروب الصليبية

د. عادل عبد الحافظ حمزة

١٩٩ - المعبد فى الدولة الحديثة فى مصر الفرعونية

د. بهاء الدين ابراهيم محمود

٢٠٠ - تاريخ سواحل مصر الشمالية عبر العصور (أعمال الندوة التى أقامتها لجنة التاريخ والآثار بالمجلس الأعلى للثقافة بالاشتراك مع كلية الآداب جامعة الإسكندرية فى يومى ٢٢، ٢٣ ابريل ١٩٩٨م).

اعداد/ د. عبدالعظيم رمضان

٢٠١ - إمارة الحج فى مصر العثمانية (٩٢٣ - ١٢١٣هـ / ١٥١٧ - ١٧٩٨م)

د. سميرة فهمى على عمر

٢٠٢ - المندوبون الساميون فى مصر

د. ماجدة محمد حمود

٢٠٣ - الصراع الدولى على عدن والدور المصرى

فتحى أبو طالب

٢٠٤ - العلاقات الاقتصادية بين مصر وبريطانيا (١٩٣٥ - ١٩٤٥م)

د. مرفت صبحى غالى

٢٠٥ - تاريخ الغربية وأعمالها فى العصر الإسلامى (٢١ - ٥٦٧هـ / ٦٤٢ - ١١٧١م)

السيد محمد أحمد عطا

٢٠٦ - مصر للمصريين جـ٩

د. سليم خليل النقاش

٢٠٧ - الظاهر بيبرس

د. سعيد عبد الفتاح عاشور

٢٠٨ - الدور المصرى والعربى فى حرب تحرير الكويت جـ١

لواء/ د. كمال أحمد عامر

٢٠٩ - الدور المصرى والعربى فى حرب تحرير الكويت جـ٢

لواء/ د. كمال أحمد عامر

٢١٠ - قبرص والحروب الصليبية

د. سعيد عبد الفتاح عاشور

٢١١ - امارة الرها الصليبية

د. علية عبد السميع الجنزورى

٢١٢ - العامة فى مصر فى العصر الأيوبى ٥٦٧ - ٦٤٨هـ / ١١٧١ - ١٢٥٠م

شلبى إبراهيم الجعيدى

٢١٣ - الأزمات الاقتصادية فى مصر فى العصر المملوكى وأثرها السياسى والاقتصادى والاجتماعى ٦٤٨هـ - ٩٢٣هـ/ ١٢٥٠ - ١٥١٧م

عثمان على محمد عطا

٢١٤ - الثغور البرية الإسلامية على حدود الدولة البيزنطية فى العصور الوسطى

د. علية عبد السميع الجنزورى

٢١٥ ـ الفتح الإسلامى لمدينة كابول
(٣١هـ/٦٥١م) ١٤
د. إصلاح عبد الحميد ريحان
٢١٦ ـ الرأسمالية الأجنبية فى مصر (١٩٣٧ ـ ١٩٥٧) الجزء الأول
د. فرغلى تسن هريدى
٢١٧ ـ العيب فى الذات الملكية (١٨٨٢ ـ ١٩٥٢)
د. سيد عشماوى
٢١٨ ـ اقليم الغربية فى عصر الأيوبيين والمماليك (٦٧٥ ـ ٩٢٣هـ / ١١٧١ ـ ١٥٧)
د. السيد محمد أحمد عطا
٢١٩ ـ ثورة ١٩١٩ فى ضوء مذكرات سعد زغلول ١٩٥٣ ـ ١٩٦١
د عبدالعظيم رمضان
٢٢٠ ـ التنظيمات السياسية لثورة يوليو
د. حمادة حسنى أحمد محمد
٢٢١ ـ حرب النهر
تأليف: ونستون تشرشل
ترجمة: عزالدين إسماعيل
٢٢٢ ـ مصر الخالدة (مقدمة فى تاريخ مصر الفرعونية منذ أقدم العصور حتى عام ٣٣٢ ق.م الجزء الأول
د. عبد الحميد زايد
٢٢٣ ـ مصر الخالدة (مقدمة فى تاريخ مصر الفرعونية منذ أقدم العصور حتى عام ٣٣٢ ق.م، جـ ٢
تأليف: عبد الحميد زايد
٢٢٤ ـ الدور الوطنى للكنيسة المصرية عبر العصور (أعمال ندوة لجنة التاريخ والآثار بالمجلس الأعلى للثقافة)
اعداد وتقديم أ. د. عبد العظيم رمضان
٢٢٥ ـ مصر ودول حوض النيل
د. سيد محمد موسى حمد
٢٢٦ ـ السخرة فى حفر قناة السويس
د. عبد العزيز محمد الشناوى
٢٢٧ ـ العلاقات المصرية العثمانية حتى عهد الاحتلال البريطانى (١٨٨٢ ـ ١٩١٤)
د. أمل محمد فهمى
٢٢٨ ـ تاريخ العالم الاسلامى الجزء الأول
د. حسن حبشى
٢٢٩ ـ ذيل وليم الصورى
ترجمة د. حسن حبشى
٢٣٠ ـ تاريخ الجيش المصرى فى

عصور ما قبل التاريخ
د. عز الدين إسماعيل أحمد
٢٣١ - الشوام فى مصر منذ الفتح العثمانى حتى أوائل القرن ١٩
د. سمير عبد المقصود السيد
٢٣٢ - الرأسمالية الأجنبية فى مصر جـ ٢
فرغلى على تسن هريدى
٢٣٣ - الفيلم التاريخى فى مصر
محمود قاسم
٢٣٤ - العلاقات المصرية الأثيوبية جـ ١
د. أنتونى سوريال عبد السيد
٢٣٥ - العلاقات المصرية الأثيوبية جـ ٢
د. أنتونى سوريال عبد السيد
٢٣٦ - مصر وفلسطين فيما بين القرنين الحادى عشر والثامن ق.م.
د. أحمد محمد عبد الحليم حراز
٢٣٧ - حكومة مصر عبر العصور (أعمال لجنة التاريخ والآثار بالمجلس الأعلى للثقافة من ٢٢ إلى ٢٣ ابريل)
إعداد : أ. د. عبدالعظيم رمضان
٢٣٨ - الوليد بن عبدالملك ٨٦ - ٩٦/٧٠٥ - ٧١٥م
د. سيدة إسماعيل كاشف.
٢٣٩ - عبدالعزيز بن مروان
د. سيدة إسماعيل الكاشف
٢٤٠ - هنرى كوربيل. الأسطورة والوجه الآخر
د. حسين كفافى.
٢٤١ - تجار القاهرة فى القرنين السادس عشر والسابع عشر
د. سليمان محمد حسين
٢٤٢ - عصر محمد على دراسة وثائقية
د. عبد المنعم إبراهيم الجميعى
٢٤٣ - محمد حسين هيكل ودوره فى السياسة المصرية ١٨٨٨ - ١٩٥٦ م
مصطفى الغريب للتصير
٢٤٤ - المغاربة والأندلسيون فى مصر الاسلامية من عصر الولاة حتى نهاية العصر الفاطمى
جـ ١ الدراسة السياسية
أحمد عبد اللطيف
٢٤٥ - المغاربة والأندلسيون فى مصر الاسلامية من عصر الولاة حتى نهاية العصر الفاطمى
جـ ٢ الدراسة الحضارية
أحمد عبد اللطيف حنفى
٢٤٦ - حرب الاستنزاف جـ ١
عبده مباشر- إسلام توفيق

٢٤٧ ـ حرب الاستنزاف جـ ٢
عبده مباشر ـ إسلام توفيق

٢٤٨ ـ عبدالرحمن الكواكبى رائد القومية العربية وشهيد الحرية
السيد يوسف

٢٤٩ ـ معاهدة ١٩٣٦ جـ ١
د. محمد فريد حشيش

٢٥٠ ـ معاهدة ١٩٣٦ جـ ٢
د. محمد فريد حشيش

٢٥١ ـ تاريخ الفكر السياسى والاجتماعى فى مصر الحديثة ١٣٨٤ ـ ١٩١٤
د. عزت قرنى

٢٥٢ ـ إنشاء جامعة الدول العربية جـ ١
السفير أحمد محموذ جمعة

٢٥٣ ـ إنشاء جامعة الدول العربية جـ ٢
السفير أحمد محمود جمعة

٢٥٤ ـ إنشاء جامعة الدول العربية جـ ٣
السفير أحمد محمود جمعة

٢٥٥ ـ العلاقات بين مصر ولبنان في عهد محمد على
د. مرفت أسعد عطا الله

٢٥٦ ـ قناة السويس والأطماع الاستعمارية الدولية
د. السيد حسين جلال

مطابع الهيئة المصرية العامة للكتاب
ص. ب : ٢٣٥ الرقم البريدى : ١١٧٩٤ رمسيس
WWW. egyptianbook. org
E - mail : info @egyptianbook.org

هذا الكتاب المهم عن قناة السويس للدكتور السيد حسين جلال هو فى الأصل رسالة علمية حصل بها صاحبها على رسالة الماجستير من جامعة الاسكندرية عام ١٩٧٥ وقد حصلت هذه الرسالة على جائزة الدكتور شفيق غربال من (الجمعية المصرية للدراسات التاريخية). وقد سبق أن قدمنا للمؤلف كتاب قناة السويس والتنافس الاستعمارى الأوروبى ضمن سلسلة تاريخ المصريين.

ولأهمية قناة السويس كواحد من أكبر المشاريع العالمية فى النقل البحرى. فقد رأينا تقديم هذا العمل فى عام ٢٠٠٦ وذلك بمناسبة مرور خمسين عامًا على تأميم القناة وذلك لحرصنا الدائم على مواكبة الأحداث التاريخية الهامة.

وقد تم تقسيم الكتاب إلى قسمين القسم الأول بعنوان «قناة السويس من الافتتاح إلى الاحتلال البريطانى (١٨٦٩ - ١٨٨٢)» والقسم الثانى بعنوان «قناة السويس والطرق البديلة والمنافسة (١٨٦٩ - ١٩٨٥)».

وأخيرًا يعد هذا الكتاب قيمة ثرية عن قناة السويس على مدى فترة زمنية كبيرة. وأتمنى أن يجد القارئ الكريم فى هذه الدراسة العلمية الهامة ما من فائدة.

Bibliotheca Alexandrina
0599731

١١ جنيهًا

الهيئة المصرية العامة للكتاب